

HEFT 4 JAHRGANG 13
MÜNCHEN APRIL 1960
OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E. V.
UND DES AUTOMOBIL- UND TOURING-CLUB SAAR IM ADAC
B 1034 E

Wir prüfen Ihr Öl zu Ihrer Sicherheit!

Jeder Motor braucht zu seiner Schmierung eine bestimmte Menge Öl. ESSO-Tankwarte prüfen darum regelmäßig zu Ihrer Sicherheit den Ölstand. Aber nicht nur die Menge ist entscheidend, sondern vor allem der Zustand des Öls. Verbrauchtes Öl schmirgelt.
Sorgen Sie vor: Bestehen Sie beim nächsten Ölwechsel ausdrücklich auf Marken-Qualität – bestehen Sie auf ESSO EXTRA MOTOR OIL!*)

Verlangen Sie stets eine Ölkontrolle!



*) ESSO EXTRA MOTOR OIL – das Mehrbereichsöl für alle Betriebsbedingungen und für alle Jahreszeiten



Hier spricht die

Mit der ADAC-REISE in den Sommer

Beachten Sie bitte das in der ADAC-Motorwelt, Ausgabe Februar 1960 erschienene Sommerprogramm mit den vielen Angeboten für alle europäischen Ferienländer.

Hotelpauschalen

Besonders empfehlen wir unsere neuerbaute Hotel-Pension auf dem Monte-Penegal bei Bozen (1740 m). Herrlicher Weitblick auf Dolomiten und Etschtal. Eigener Skilift und Skilehrer. Südtiroler Küche. Pauschalpreis inkl. aller Abgaben ca. 14,20 DM. 7 Tage Mindestaufenthalt.

FRÜHLING...

... am Gardasee. Zwischen Riva und Torbole liegt, erhöht mit weitem Blick auf See und Gebirge, unser geschmackvoll eingerichtetes Vertragshotel. Deutsche Leitung. Pauschalpreis inkl. aller Abgaben für Zimmer mit Balkon und WC ca. 18,90 DM bis 1. 7.

... an der Riviera.

Pietra Ligure. Unsere neuerbaute Familienpension liegt abseits des Verkehrs am Berg und wird wegen ihrer persönlichen Atmosphäre immer wieder von ADAC-Mitgliedern bevorzugt. Deutsche Leitung. Pauschalpreis inkl. aller Abgaben ca. 12,20 DM bis 1. 6.

Chiavari. Moderner Hotelneubau mit Schwimmbassin. Alle Doppelzimmer haben Bad, WC. Gute Küche. Deutsche Leitung. Pauschalpreis inkl. aller Abgaben ca. 14,85 DM bis 20. 6.

Vorstehend genannte Preise gelten nur für die Vorsaison!

Reise mit Ruhe

Sichern Sie sich deshalb schon jetzt Ihren Ferienaufenthalt in einem der von uns für Sie ausgesuchten Häuser. Wir bringen nachstehend eine kleine Auswahl besonders preiswerter Angebote an der Adria und Riviera aus unserem Ferienprogramm Sommer 1960.

Abano Terme. Vielbesuchtes Thermalbad in landschaftlich schöner Lage.

Hotelneubau mit modernstem Komfort und geschmackvoller Einrichtung. Kurabteilungen unter fachärztlicher Leitung. HS 1. 8.–15. 10. ca. 15,20 DM; übrige Zeit ca. 14,– DM.

Bolsena am Bolsenaer See. Kleiner Erholungsort 145 km südlich von Florenz gelegen mit historischen Sehenswürdigkeiten und eigenartiger, landschaftlicher Schönheit. Beste Bademöglichkeit, Wassersport, Sportfischerei.

Neuerbautes, empfehlenswertes Haus in ruhiger Lage am See mit hübschem Garten. HS 15. 6.–30. 9. ca. 14,90 DM; übrige Zeit ca. 12,20 DM.

ADRIA

Bibione. Noch ruhiger, im Entstehen begriffener Badeort mit feinsandigem Strand.

1. Moderner Hotelneubau am Strand, alle Zimmer mit Dusche, WC, Balkon. Lift, Menü nach Wahl. HS 1. 7.–31. 8. ca. 18,90 DM; übrige Zeit ca. 14,20 DM

2. Modern eingerichtetes Hotel am Strand, im gleichen Besitz wie Haus 1. HS 1. 7.–31. 8. ca. 15,85 DM; übrige Zeit ca. 12,60 DM.

Grado. Bekannter Badeort im Golf von Triest mit ausgedehntem Sandstrand.

Ruhig gelegenes, gepflegtes Haus mit behaglichem Komfort. Südtiroler Führung. HS 1. 7.–31. 8. ca. 22,30 DM; übrige Zeit ca. 18,20 DM.

Cesenatico. Gepflegter Badeort mit malerischer Altstadt und Hafen.

Außerhalb Cesenaticos liegt absolut ruhig unser neuerbautes, elegant eingerichtetes Vertragshaus in unmittelbarer Strandnähe. HS 1. 7.–31. 8. ca. 15,50 DM; übrige Zeit ca. 12,20 DM.

Riccione. Meist besuchtester Badeort mit 6 km langem Sandstrand.

Saubere, nett eingerichtete Familienpension in der Villengegend ca. 3 Minuten vom Strand entfernt. HS 3. 7.–31. 8. ca. 15,20 DM; ZWS 1. 6.–2. 7. und 1. 9.–15. 9. ca. 11,10 DM; übrige Zeit ca. 10,50 DM.

Rimini. Bekanntester Badeort an der adriatischen Küste mit 25 km langem Sandstrand.

Empfehlenswerte Hotel-Pension in ruhiger Lage ca. 120 m vom Meer. HS 1. 7.–27. 8. ca. 13,50 DM; ZWS 1.–30. 6. und 1.–30. 9. ca. 10,80 DM; übrige Zeit ca. 10,10 DM.

Cattolica. Beliebter Badeort umgeben von grünen Hügeln und 3 km langem Sandstrand.

Hotel mit bestem Ruf direkt am Strand. HS 11. 7.–10. 9. ca. 20,30 DM; übrige Zeit ca. 14,90 DM.

Gabicce Mare. Landschaftlich hübsch gelegener Badeort am Fuße des Monte Gabicce.

Eine Gruppe von Hotel-Villen in Strandnähe, sehr gute Führung. HS 1. 7.–31. 8. ca. 18,20 DM; ZWS 1. 6.–30. 6. und 1. 9.–30. 9. ca. 13,50 DM; übrige Zeit ca. 12,20 DM.

Pesaro. An historischen Sehenswürdigkeiten reiche Stadt mit 3 km langem Sandstrand.

Großzügiger, moderner Hotelneubau I. Kategorie in unmittelbarer Strandnähe. HS 1. 7.–31. 8. ca. 20,30 DM; übrige Zeit ca. 13,50 DM.

ADAC-REISE

RIVIERA LEVANTE

Cinquale/Montignoso. Villensiedlung zwischen Forte dei Marmi und Marina di Massa mit schönem, breitem Sandstrand.

Kleine Hotel-Pension in Privatpark und ruhiger Lage ca. 250 m vom eigenen Strand entfernt. HS 1. 7.–31. 8. ca. 18,90 DM; übrige Zeit ca. 15,50 DM.

Chiavari. Historisches Städtchen mit Sand- und Kieselstrand.

Gepflegtes, persönlich gehaltenes Familienhotel in absolut ruhiger Lage, 5 Minuten vom Ortszentrum entfernt. Deutscher Besitzer. HS 1. 7.–31. 8. ca. 19,90 DM; übrige Zeit ca. 16,80 DM.

RIVIERA PONENTE

Diano Marina. Gepflegter Badeort in einer weiten Bucht, umrahmt von grünen Hügeln.

Gut geführtes Hotel mit jedem Komfort, ca. 200 m vom Strand entfernt. HS 1. 7.–15. 9. ca. 21,60 DM; übrige Zeit 18,90 DM.

Spotorno. Gern besuchter Badeort ca. 55 km südwestlich von Genua mit langem Sandstrand.

Ruhig gelegenes, neuerbautes Haus inmitten von Gärten mit schöner Sicht, ca. 500 m vom Strand entfernt. HS 1. 7.–31. 8. ca. 16,90 DM; ZWS 1. 6.–30. 6. und 1. 9.–30. 9. ca. 14,20 DM; übrige Zeit 13,50 DM.

Sämtliche Preise verstehen sich für Vollpension einschließlich aller Abgaben.

Unser Sommerschlager 1960!

Cervia-Pinarella. Neu entstandener Badeort für Erholungssuchende besonders zu empfehlen.

Moderner Hotelneubau durch privaten Pinienhain vom Strand getrennt. Alle Doppelzimmer haben Dusche, WC, Bidet, Balkon. Deutsches Frühstück und deutsch-ital. Küche nach Wahl. HS 2. 7.–27. 8. ca. 16,90 DM; übrige Zeit 13,50 DM. In der HS Vermietung nur von Samstag zu Samstag, vom 16. 7.–20. 8. nur noch begrenzt möglich.

*

Bungalows, Bungalowhotels, Ferienhäuser, Ferienwohnungen, Motels in Deutschland, Österreich, Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz, Finnland und Marokko. Sonderprogramm.

FINNLAND

Erstmals Ferienhäuschen auf den Aland-Inseln, ein Ferienparadies zwischen Schweden und dem finnischen Festland. Auto-Fährverbindung Kopenhagen–Castrup–Malmö. Stockholm–Mariehamn.

FRANKREICH

Roquebrune/Cap Martin „Europadorf" für 2–4 Personen. Herrlicher Badeort, ca. 4 km von Monaco entfernt. Die Bungalowgruppe liegt inmitten von Pinien ca. 15 Min. vom Felsstrand. Toiletten in getrennten Gebäuden. Autoabstellplatz. Wäsche wird gestellt. 1 Wohn-Schlafraum, Kochnische, Dusche.

Preis pro Tag:	für 2 Pers.:	für 3 Pers.:	für 4 Pers.:
15. Oktober–März	14,– DM	17,50 DM	19,60 DM
April–15. Oktober	20,– DM	25,– DM	28,– DM

Zusatzkosten: Oktober–März pro Tag 1,50 DM für Propangasheizung. Kurtaxe. Kinderermäßigung bis zu 6 Jahren 50%, von 6–12 Jahren 30% bei mehr als 2 Personen.

Mindestmietdauer: 7 Tage von Samstag ab 17 Uhr bis Samstag Abfahrt bis 10 Uhr, vom 2. 4.–15. 10. 14 Tage – Termine nachstehend: 2. 4.–16. 4., 16. 4.–30. 4., 30. 4.–14. 5., 14. 5.–28. 5., 28. 5.–11. 6., 11. 6. bis 25. 6., 25. 6.–9. 7., 9. 7.–23. 7., 23. 7.–6. 8., 6. 8.–20. 8., 20. 8.–3. 9., 3. 9. bis 17. 9., 17. 9.–1. 10., 1. 10.–15. 10.

ITALIEN

San Felice del Benaco/Gardasee für 2 Personen. Auf der Strecke Salo–San Felice del Benaco, unmittelbar am See, in einem 19 000 qm großen, schattigen Park mit alten Bäumen, Palmen, Blumenanlagen, zugleich Campingplatz, 500 m eigener Kiesstrand.

Fest abschließbare Zweibett-Bungalows, nur mit Halb- oder Vollpension. Mahlzeiten in der Villa. Für Kinder kann auch ein mitgebrachtes Zelt aufgestellt werden. Eigenes Radio und Hunde nicht erlaubt. Geöffnet vom 15. Mai bis 25. September 1960.

Reservierungen nur von Sonntag zu Sonntag. Keine Kinder unter 4 Jahren. Kinderermäßigung bis zu 12 Jahren 30%. Parkgebühren pro Tag: Wagen 150 Lire, Kleinwagen 100 Lire, Motorrad 50 Lire. Neuerstellte Bungalows, Schlafraum mit abschließbarem Kleiderschrank, 2 kompl. Betten, Wäsche und Decken werden gestellt, elektr. Beleuchtung, Blumenterrasse mit Tisch und 2 Sesseln. Sanitäre Anlagen in getrennten Gebäuden. (Duschen mit warmem und kaltem Wasser.)

Pauschalpreis pro Person und Woche einschl. aller Abgaben:

	Vollpension	**Halbpension**
Vor- und Nachsaison	108,50 DM	84,– DM
10. Juli bis 4. September	119,50 DM	92,50 DM

Einzel- und Doppelzimmer in der Villa oder im Nebenhaus.

Preis pro Person und Tag:	**Vor- und Nachsaison**		**10. Juli–4. Sept.**	
	Vollpens.	Halbpens.	Vollpens.	Halbpens.
Doppelz. Nr. 2 Haupthaus	19,50 DM	16,– DM	21,50 DM	17,50 DM
Einzelz. Nr. 3 Haupthaus	19,50 DM	16,– DM	21,50 DM	17,50 DM
Doppelz. Nr. 6 Nebenhaus	17,50 DM	14,– DM	19,50 DM	15,50 DM
Einzelz. Nr. 7 Nebenhaus	16,50 DM	13,– DM	18,– DM	14,50 DM
Doppelz. Nr. 8 Nebenhaus	16,50 DM	13,– DM	18,– DM	14,50 DM
Zusatzbett: pro Person und Woche	77,– DM	52,50 DM	85,– DM	58,– DM

GRIECHENLAND

Ferienparadies Xylokastron

Xylokastron, das reizende Bungalowdorf am Golf von Korinth ist für viele zu einem wahren Ferienparadies geworden. Immer wieder wird gerne bestätigt: Die Xylokastron-Atmosphäre ist etwas ganz Besonderes und deshalb nur schwer in Worte zu fassen. Ist es nun das blaue Meer, der drei Kilometer lange Badestrand, der hundert Jahre alte Pinienwald, in dem die Bungalows so reizend liegen oder ist es die zauberhafte Stimmung, wenn sich der Mond am Abend im Wasser spiegelt, im Pinienhain Millionen von Zikaden ihr Lied singen und man selbst bei einem Glase des herrlichen griechischen Weines sitzt? Stets werden gehetzte Menschen von dem ruhigen, beschaulichen Dasein des gepflegten und gut eingerichteten Bungalowdorfes angezogen.

Drei Möglichkeiten hat man für Xylokastron. Einmal die 15tägige Reise mit fünftägiger Schiffsreise und zehn Aufenthaltstagen im Bungalowdorf (Preis ab 475,– DM), die gleiche Reise mit einem Abstecher zur Insel Rhodos (Preis ab 520,– DM) und noch mit einem Besuch von Istanbul verbunden (Preis ab 600,– DM).

Wer nur für Seereisen für kurze Zeit schwärmt, dem kann die ADAC-REISE u. a. eine jeweils achttägige Kreuzfahrt von Venedig nach Piräus und Rhodos (Preis ab 312,– DM), eine Griechenland-Kreuzfahrt mit Besuch von Istanbul (Preis ab 430,– DM) oder eine 15tägige Kreuzfahrt durch die ägäische Inselwelt mit Besuchen von Halikarnassus und Istanbul (ab 645,– DM) bieten.

Flugreisen

Mit dem Flugzeug in frohe Ferien

Von verschiedenen deutschen Abflughäfen zahlreiche Reisetermine. Mallorca, „die goldene Insel" im Mittelmeer, 15 Tage Vollpension ab 399,– DM, 22 Tage ab 459,– DM. Spanische Sonnenküste, 15 Tage ab 798,– DM. Tunesien, ein besonderes Erlebnis, 15 Tage Vollpension ab 697,– DM. Italienische Adria: Rimini–Riccione, 8 Tage Vollpension ab 210,– DM. Marokko, eines der schönsten Reiseländer. Sonderflugtermin 22. 4.–4. 5. 60, 15 Tage Vollpension ab 998,– DM. Portugal: Estoril–Sesimbra–Caparica, 15 Tage Vollpension ab 840,– DM. Sardinien, 15 Tage Vollpension ab 595,– DM. Insel Ibiza, 15 Tage Vollpension ab 549,– DM. Teneriffa, 24 Tage ab 989,– DM. Isola Ustica, der sizilianischen Küste vorgelagert, 15 Tage Vollpension ab 656,– DM. Costa Brava, 2 Wochen mit Vollpension ab 598,– DM. Insel Djerba (zweiwöchige kombinierte Reisen mit Aufenthalt in Tunis oder Tripolis), auf Djerba Vollpension, in Tunis und Tripolis Halbpension, ab 812,– DM. Griechenland, 2- und 3wöchige Reisen ab 805,– DM. 1 bis 4 Wochen an der italienischen Riviera. Einwöchige Reisen mit Vollpension ab 372,– DM. Ajaccio/Korsika, 2-, 3- und 4wöchige Reisen. 2 Wochen in Bungalows ab 798,– DM, im Hotel ab 886,– DM. Wien und Niederösterreich, 2 Wochen mit Vollpension ab 389,– DM. Jugoslawische Adria, 2 Wochen Vollpension ab 627,– DM.

Osterflugreise nach der UdSSR. 15.–23. April 1960. Wien–Moskau–Sagorsk–Leningrad–Warschau, 9 Tage 1390,– DM.

Fliegender Teppich – Naher Osten. 14.–24. April 1960 (Ostersonderflug), 11 Tage 1580,– DM.

Mit dem Fliegenden Teppich in den Orient und um das Mittelmeer. 15 Tage, 10.–24. April 1960, 1940,– DM. Istanbul–Kairo–Beirut–Jerusalem–Israel–Athen.

Sonderflug nach Mexiko

Mexiko – das Land der großen Gegensätze ist das Ziel eines Sonderfluges in der Zeit vom 20. Mai bis 8. Juni. Ein faszinierendes Reiseprogramm werden Sie während der 20 Tage erleben und Höhepunkt reiht sich an Höhepunkt. Das beginnt schon mit dem Flug von Frankfurt a. M. über Prestwick und Reykjavik nach den Bermudas. Jamaica wird besucht und dann geht es über die Inselwelt der Karibischen See nach Mexiko. Besichtigung der alten Maya-Tempel in der Tropenwildnis von Chichen Itza, Rundfahrt durch die interessante mexikanische Hauptstadt, Abstecher nach Xochimilco, eine viertägige Reise mit modernsten Autobussen zur pazifischen Küste, Aufenthalte in Taxco und Acapulco und dann wieder die Rückreise ins mexikanische Hochland nach Mexiko City. Die Rückreise führt über New Orleans nach New York (2 Tage Aufenthalt). Der Preis dieser einmaligen Sonderreise beträgt 3650,– DM.



Unsere Aufnahme zeigt das Universitätsgebäude in Mexiko-City.



... eine gute Idee !

Ein bißchen mehr Schwung in den Wagen — beim Start, beim Überholen, am Berg — das wünschen Sie sich schon lange. Alles herausholen, was der Motor hat — ohne ihn zu strapazieren.

SUPER? Ist oftmals zuviel, wenn Sie nicht ein ausgesprochenes „Super-Fahrzeug" fahren. Darum können Sie einen Kraftstoff mit dem Super-Anteil wählen, den Ihr Motor auch voll verwerten kann, der ihn zur Höchstleistung befähigt.

BP SUPER MIX*) — das ist jetzt Ihre Chance: Beginnen Sie mit BP SUPER MIX 25 und steigern Sie — falls Sie noch höhere Anforderungen stellen — auf BP SUPER MIX 50. Sie hören gleich den weicheren Lauf des Motors, Sie spüren schnell mehr Zugkraft schon beim Start. Und Sie gewinnen „mehr Kilometer" aus einer Tankfüllung!

*) Eingetragenes Warenzeichen für homogene Mischungen aus den Markenkraftstoffen BP BENZIN und BP SUPER, hergestellt in der Mischzapfsäule BP MIX-Automatic (Deutsches Bundespatent Nr. 952 232).



- BP SUPER MIX 25
- BP SUPER MIX 50
- BP SUPER MIX 75



BP bietet mehr:

Super-Vorteile für jeden Wagen!

Seereisen

Ihre kürzeste Anreise nach Großbritannien an Bord der T.S.S. „HALLADALE“ (Passagier- und Kraftfahrzeugfähre) von Calais nach Dover und zurück vom 17. 3.–6. 11. 1960. Fahrplan, Preistafel und Buchung durch uns, als Generalvertreter für die Bundesrepublik Deutschland und Österreich der Townsend Bros. Ferries Ltd., London.

Regelmäßiger Liniendienst Gibraltar–Tanger und zurück mit M.V. „MONS CALPE“. Als Generalvertreter für die Bundesrepublik Deutschland der „Bland-Linie“ Gibraltar vermitteln wir Personen- und Fahrzeugpassagen zu Originalpreisen.

Sonne – Erholung – Frohsinn auf Madeira und den Kanarischen Inseln. 14tägige Sonderfahrten mit dem Luxusdampfer „DJENNE“ (10 000 t). Marseille – Tanger – Madeira – Las Palmas – Casablanca – Marseille, alles inbegriffen im Pauschalpreis von 692,75 DM bis 1445,– DM. Alle 14 Tage sonntags bis Juni 1960. Sonderprogramm.

Schnelle Verbindung nach Finnland. Wer nach Finnland fährt, benützt vorteilhaft das Schiff „WELLAMO“. Jeden Dienstag von Travemünde nach Helsinki in der Zeit vom 28. 5.–30. 8. 1960. 200 Betten, 40 Plätze für Autos. Buchungen durch uns.

Kreuzfahrten ins Schwarze Meer. Die Welt von heute ist kleiner geworden. So bieten sich bei zwei Sonderreisen vom 21. Mai bis 5. Juni und vom 25. Juni bis 10. Juli die Möglichkeiten, auf der modernen T/S „HELLAS“ ins Schwarze Meer nach Odessa, auf die Krim und nach Jalta zu kommen. Hier ein kurzer Auszug aus dem reichhaltigen und interessanten, keinesfalls strapaziösen 16-Tage-Programm: Abfahrt von Venedig über Brindisi und Athen nach Istanbul. Erstmals wird wieder seit vielen Jahren von einem Passagierschiff der rumänische Hafen Constanza im Schwarzen Meer angelaufen. Von hier aus hat man Gelegenheit zu einem Abstecher zur rumänischen Hauptstadt Bukarest, bevor die Fahrt nach Odessa, dem wichtigsten russischen Schwarzmeerhafen weitergeht. Den Höhepunkt der Reise bildet der Besuch des berühmten Kurortes Jalta, der als luxuriöser Aufenthaltsort an der reizvollen Krim-Riviera so große Bedeutung erlangte. Die Rückreise führt durch den Bosporus zu den Inseln Mykonos und Delos, durch den Kanal von Korinth zurück nach Venedig. Der Preis für diese außergewöhnliche Reise beträgt ab 850,– DM.

Seereisen 1960 nach Griechenland mit T.S.S. „PHILIPPOS“, 8 Tage, Venedig–Korfu–Piräus–Mykonos–Rhodos und zurück. Vom 2. 4. bis 15. 10. jeden Samstag ab Venedig, ab 365,– DM; mit 8 Tagen Aufenthalt auf Rhodos mit Halbpension ab 485,– DM. Sonderprogramm.

Wünsche werden wahr durch eine Seereise von Qualität und Kultur, 9 Tage Mittelmeer ab 438,– DM. Sizilien ab 985,– DM. 10 Tage rund um Italien mit Luxusschiffen ab 498,– DM. 15 Tage Italien–Griechenland–Libanon–Ägypten ab 927,– DM. 16 Tage Italien–Dalmatien–Griechenland ab 658,– DM. 15 Tage Italien–Türkei–Griechenland ab 888,– DM. 23tägige Mittelmeer-Kreuzfahrt Italien–Griechenland–Ägypten–Kleinasien ab 1745,– DM und weitere. Sonderprogramm.

Seereisen der Sonderklasse. Rhodos, Vorderer Orient, Türkei, Schwarzes Meer, Ägypten, Teneriffa, Marokko. Es sind kombinierte Seereisen, die eine ideale Erholung bieten. Zahlreiche Abfahrtstermine. Sonderprogramm.

Weitere Seereisen 1960 lt. Sonderprogramm, z. B. Seereise ins östliche Mittelmeer, 21 Tage ab 1745,– DM, mit den 1959 in Dienst gestellten Schiffen „STELVIO“, „BRENNERO“, „BERNINA“. Dalmatinisch-Griechische Küstenfahrt, 15tägige Schiffsrundreise mit „BARLETTA“ ab 610,– DM. Griechenland-Orientfahrt, 15 Tage ab 875,– DM. Große Griechenland-Türkei-Reise, 20 Tage ab 1018,– DM. Große Reise nach Ägypten, 23 Tage ab 1805,– DM.

Direkt nach Schweden mit Europas modernstem Fährschiff „PRINS BERTIL“ von Arhus nach Halmstad. Fordern Sie bitte Fahrplan mit Preistafel an.

Fahrt nach Griechenland, der Türkei und dem Schwarzen Meer mit T.S. „AGAMEMNON“. 23. 4.–8. 5. 1960 ab 1045,– DM. Sonderprogramm.

*

AUTOREISEN IM EIGENEN WAGEN

7 Tage Norditalien (Varese, Brescia, Venedig, Abano, Mantua, Mailand, Varese) ca. 303,50 bis 370,90 DM.

10 Tage Norditalien (Bozen, Cortina, Venedig, Ferrara, Rimini, Bologna, Verona, Bozen) ca. 404,60 bis 505,70 DM.

17 Tage Mittelitalien (Mailand, Verona, Venedig, Abano, Rimini, Assisi, Rom, Siena, Florenz, La Spezia, Genua, Mailand) ca. 640,– bis 775,50 DM.

8 Tage Mittelitalien (Barisciano, Pescasseroli, Caserta, Sorrent, Neapel, Sperlonga, Rom, Barisciano) ca. 269,70 bis 337,20 DM.

17 Tage Süditalien (Rom, Porta d'Ascoli, Vasto, San Menaio, Castellano Grotte, Lecce, Castrovillari, Tiriolo, Cirella, Paestum, Sorrent, Neapel, Sperlonga, Rom) ca. 404,60 bis 539,50 DM.

17 Tage Süditalien (Rom, Sperlonga, Neapel, Palermo, Agrigento, Ragusa, Siracusa, Catania, Taormina, Messina, Vibo Valentia, Cirella, Lagonegro, Paestum, Amalfi, Sorrent, Caserta, Cassino, Rom) ca. 539,50 bis 708,– DM.

JUGOSLAWIEN

8 Tage (Bled, Zagreb, Plitvicer Seen, Crikvenica, Opatija) ca. 135,– bis 188,– DM.

11 Tage (Postojna Grotte, Zagreb, Belgrad, Sarajevo, Dubrovnik, Split, Plitvicer Seen, Opatija) ca. 232,– bis 305,– DM.

SCHWEIZ

5 Tage (Zürich, Luzern, Interlaken, Montreux, Bern, Basel, Zürich) Preis: ca. 141,70 bis 177,60 DM.

9 Tage (Zürich, Chur, St. Moritz, Montreux, Genf, Lausanne, Neuchâtel, Bern, Luzern, Zürich) ca. 283,40 bis 345,50 DM.

Busreisen

Oster- und Frühjahrsreisen ab und bis München.

10. 4. An die Sonnenküste Spaniens, Sitges, 14 Tage, 1 Woche Vollpension, 358,– DM.
10. 4. Große Fünfländerfahrt, 9 Tage, Schweiz, Südfrankreich, Provence, italien. u. franz. Riviera, Comer See, Halbpension, 299,– DM. – Weitere Abfahrten 21. 5., 4. 6., 23. 7., 10. 9. 1960.
10. 4. Rivierafahrt nach Monte Carlo u. Nizza, 7 Tage, 195,– DM. – Weitere Abfahrten 15. 4., 17. 4. u. ab 27. 3. jeden Sonntag.
14. 4. Meran, Gardasee, Venedig, Dolomiten, 5 Tage, 137,– DM.
14. 4. Wachau, Wien, Graz, Salzkammergut, 5 Tage, ca. 147,– DM.
15. 4. An die dalmatinische Küste nach Abbazia, 7 Tage, 156,– DM.
15. 4. Engadin, Comer See, Lugano, 4 Tage, ca. 98,– DM.
15. 4. Bodensee, Zentralschweiz, 4 Tage, ca. 86,– DM.
15. 4. Meran, Gardasee (Riva oder Torbole), 4 Tage, ca. 89,– DM.
14. 4. 5tägige Osterblütenfahrt nach Abbazia, Bahnfahrt, Vollpension in guten Hotels inkl. 99,– DM.

*

15 Tage vom Rhein an den Atlantik (Paris, Loireschlösser, Bretagne, Normandie). Halbpension, Paris u. S. Malo. Vollpension. – Preis 595,– DM. Abreise 7. 8. 1960.

16 Tage kunsthistorische Reise nach Rom (Verona, Ravenna, Perugia, Assisi, Neapel, Pompeji, Sorrent, Capri, Amalfi, Viterbo, Orvieto, Siena, Toscana, Florenz, Bologna, Parma, Mailand, Comer See, Engadin). Preis 537,– DM. Halbpens. Abfahrten: 14. 5. und 17. 9. 1960.

*

SIZILIEN-SONDERZUG mit dem Ziel Taormina vom 25. 5 –8. 6. und 17. 9.–1. 10. schon ab 238,– DM. Bitte Sonderprospekt anfordern!

Rundreisen mit kunsthistorischen Führungen.

R I – Sizilien, Bahn- u. Busreise, Vollpens., 11 Tage, Preis 498,– DM.

R II – Malta, Bahn- und Flugreise, Dauer 18 Tage, 10 Tage Malta, 5 Tage Taormina, Vollpension, 688,– DM.

R III – Kreuzfahrt durch die Äolische Inselwelt, 11 Tage, Vollpens., 385,– DM.

R IV – Apulien – Kalabrien – Kampanien, Bahn- und Busreise. 11 Tage, Vollpension, 558,– DM.

R V – Rom – Sperlonga – Golf v. Neapel – Golf v. Salerno – Cassino, 11 Tage, Vollpension, 498.– DM.

Liegewagen-„Sonnenexpreß"-Reisen ab 15. März.

Sizilien

Taormina, Vollpens. ab 248,– DM. Palermo, Zimmer m. Frühstück ab 333,– DM. Milazzo, Vollpension ab 298,– DM.

Insel Ustica – Vollpension ab 353,– DM.

Golf von Neapel

Sorrent, Halbpension ab 318,– DM. Vico Equense, Halbpension ab 272,– DM. Praiano, Halbpension ab 302,– DM. Positano, Vollpension ab 325,– DM. Amalfi, Halbpension ab 349,– DM. Raito, Vollpension ab 378,– DM. Vietri sul Mar, Vollpension ab 375,– DM.

Capri – Halbpension ab 342,– DM.

Insel Ischia

Casamicciola, Vollpension ab 397,– DM. S. Angelo d'Ischia, Halbpension ab 310,– DM. Porto d'Ischia, Vollpension ab 336,– DM.

WICHTIGE CLUBMITTEILUNGEN

Mitglieder-Wettbewerb des ADAC

Der vom ADAC-Präsidium im Jahre 1953 ausgeschriebene Mitgliederwettbewerb erfreut sich noch immer regen Interesses. Damit auch unsere inzwischen neu aufgenommenen Mitglieder an diesem Wettbewerb teilnehmen können, geben wir nachstehend nochmals die Bestimmungen bekannt:

Mitglieder-Wettbewerb des ADAC

1. Teilnahmeberechtigt am Mitglieder-Wettbewerb sind nur ADAC-Mitglieder. Angestellte des ADAC oder berufsmäßige Werber sind an diesem Mitglieder-Wettbewerb nicht teilnahmeberechtigt.
2. Der Wettbewerb erstreckt sich ausschließlich auf Heranführung von Kraftfahrern in die Beitragsgruppe A (Kraftwagen über 600 ccm), E (Kleinkraftwagen *bis* 600 ccm) und B (Krafträder jeder Stärke).
3. Mitglieder, die sich an diesem Wettbewerb beteiligen, können bei der ADAC-Hauptverwaltung, München, Königinstr. 11 a, oder bei den ADAC-Gaugeschäftsstellen die für diesen Wettbewerb in grüner Farbe vorgesehenen Anmeldeformulare (Blocks je 25 Formulare) anfordern. Nur die auf den grünen Anmeldeformularen getätigten Neuwerbungen können ausgewertet werden. Aus der Anmeldung muß das werbende Mitglied mit Namen und Mitgliedsnummer ersichtlich sein.
4. Jedes mit grünem Anmeldeformular geworbene Mitglied wird nach *Eingang des Beitrages* bei der ADAC-Hauptverwaltung dem werbenden Mitglied bestätigt. Für jedes neu geworbene A- oder E-Mitglied werden zwei Punkte, für jedes neu geworbene B-Mitglied ein Punkt im Wettbewerb gutgeschrieben.

Das

Frühlingskleid

für Ihr Fahrzeug: **DIE WELTBEKANNTEN AUTOSOL-ERZEUGNISSE**

Für die Wagenwäsche: AUTOSOL-Shampoon in Tuben oder Portionskissen

Für den Lack . . . . . AUTOSOL-Hochglanz-Autopolitur

Für alle Chromteile . . AUTOSOL-Edel-Chromglanz, millionenfach bewährt

Und für Sie . . . . . . das beglückende Gefühl, wieder ein „neues" Fahrzeug zu besitzen.



MIT AWA WASCHER

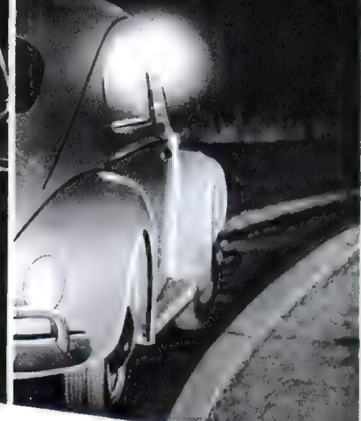
geht es rascher

und lackschonender.

Shampoo-Stäbchen im Griffstück.

In allen Fachhandlungen







JOKON Seit Jahren bewährte **BLINKLICHT-** Kombination **mit**

PARK- und EINSTIEGLEUCHTE (Typprüfnr. K 32 48)
Auf verchromter Zierleiste für den Winkerausschnitt
3 Leuchtenfunktionen zu 1 fachen Kosten
Leichter Einbau ohne Bohrungen mit vorhandenem Winkerkabel
Verkehrssicher – formschön + modern – leuchtstark – eine Vervollkommnung Ihres Wagens

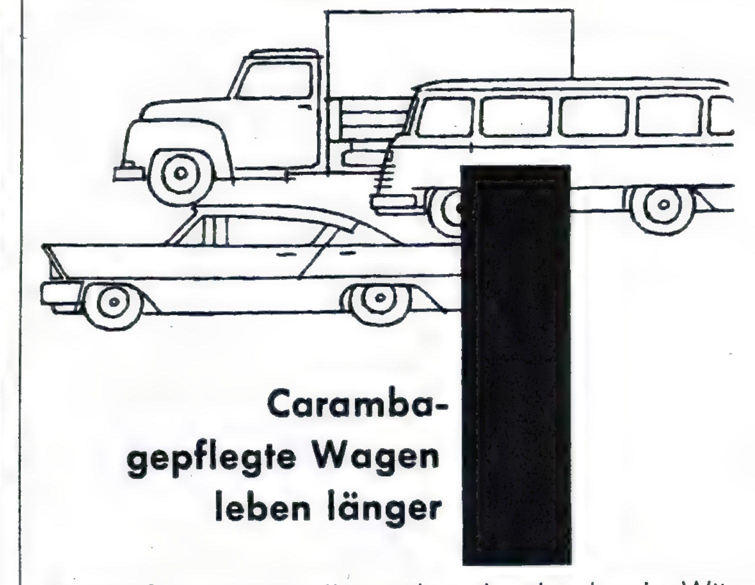
Anbausatz BLP 1 = 2 Leuchten, Parklichtschalter, Blinkgeber 15 W **DM 25.50**

Anbausatz BLP 1/BU = 2 Leuchten, Parklichtschalter, Blinkgeber 2x15-20W. Umschaltrelais zur Betätigung der Bremsleuchten auch als Blinkleuchten mit vorhandenem Winkerschalter **DM 36.-**

NEU!

Fordern Sie bitte Prospekte über weiteres Zubehör

JOKON-ELEKTRO-AUTOZUBEHÖRFABRIKEN BEUEL-BONN (6)



Caramba-gepflegte Wagen leben länger

Warum? Ihr Fahrgestell ist nicht mehr schutzlos der Witterung ausgesetzt. Eine unsichtbare Schutzhaut aus feinstem Grafit überzieht Federn und Fahrgestell nach jeder Sprühung mit **Caramba**-Kolloidgrafitöl.



bewirkt:

Rostlösung · Rostschutz · Schmierung
Beseitigung von Quietschgeräuschen.

Rütgerswerke A.-G. Abt. Autochemie · Duisburg



WINDABWEISER für VW (BGM)
Sehr wirksamer Windschutz. Spannbefestigung an der Regenrinne .... DM 34,–

GEGEN VORZEITIGE ERMÜDUNG
KOPFSTÜTZE (BGM) DM 32,– LENDENSTÜTZE (BGM) DM 16,50
Beide Teile zusammen DM 45,– Passend für alle Wagentypen

Fordern Sie Prospekte

KAMEI
AUTO-KOMFORT-WOLFSBURG



BERRY-TOR

einfach bequem sicher

Alleinhersteller in Deutschland
AUGUST HÖRMANN · SOHN K.G.
Steinhagen i. Westf.-Amshausen Abt.: A 10 · Tel. Steinhagen Sa.-Nr. 546



Besser fahren - mehr verdienen -

mit KIENZLE-FAHRTSCHREIBER

5. Das ADAC-Präsidium wird bei Erreichung von 50, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800 und 900 Punkten jeweils folgende Auszeichnungen zuteilen:

Bei Erreichung von 50 Punkten die Silbernadel des ADAC
von 100 Punkten die Goldnadel des ADAC
von 200 Punkten das Silbertablett des ADAC
von 300 Punkten die Kristallkaraffe des ADAC
von 400 Punkten einen Silberbecher des ADAC
und je weiteren 100 Punkten einen Silberbecher des ADAC.

Die Auszeichnungen werden jeweils bei Erreichung der benötigten Punktzahl auf Vorschlag der ADAC-Hauptverwaltung durch das ADAC-Präsidium verliehen.

Nach Erreichung von insgesamt 900 Punkten erfolgt keine weitere Ausgabe von Silberbechern; dagegen behält sich das ADAC-Präsidium vor, Wettbewerbsteilnehmer, die 1000 Punkte bzw. 1500 Punkte erreichen, besonders zu ehren.

Eine zeitliche Begrenzung dieses Mitgliederwettbewerbes ist zunächst nicht vorgesehen, so daß der Wettbewerb bis auf weiteres in Kraft bleibt.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)
DAS PRÄSIDIUM

Die gute Tat!

Aus Miesbach erhielten wir von Herrn Eduard Schellinger folgendes Schreiben:

"Am Samstag Abend hatte ich auf der Fahrt von München nach Düsseldorf an meinem Wagen einen Motorschaden. Den konnte ich allein nicht beheben und so war ich auf fremde Hilfe angewiesen. Nach einigem Warten, als ich das Winken bereits aufgegeben hatte, hielt der BMW-Motorradfahrer Herr Hans Kenda aus Rottbitze üb. Honnef bei mir an, der gleich hilfsbereit und so geschickt war, daß er mir weiterhelfen konnte. Können Sie sich vorstellen, wie erleichtert ich aufatmete, als der Wagen wieder lief? Herrn Kenda dafür nochmals meinen aufrichtigsten Dank."

Wir kommen dem Wunsche des Herrn Schellinger gern nach und möchten ebenfalls den nachstehenden vier Herren, die für 100 und mehr Hilfeleistungen die Plakette erhielten, unseren Dank und unsere Anerkennung aussprechen: Fritz Kübler, Jettenbach; Otto Reiher, Köln-Nippes; Günther Sting, Celle; Rudolf Sprick, Celle.

Die Auszeichnung für 50 Hilfeleistungen konnten wir nachstehenden elf Mitarbeitern verleihen: Willy Ahrens, Neuß/Rh.; Karl-H. Günther, Darmstadt; Johann Kiefl, Grün, Post Englmar; Graf M. J. Korff-Schmising, Schloß Tatenhausen; Gerd Krieger, Düsseldorf; Helmut Kunkel, Frankfurt; Fritz Neumann, Mannheim; Albin Rink, Königshofen-Grabfeld; Dr. Günther Ullrich, Hannover; Karl Steinert, Braunschweig; Hans A. Funke, Hof/Saale.

Mit der goldenen Plakette für 20 Hilfeleistungen wurden folgende 36 Mitglieder ausgezeichnet: Hans-Jürgen Albig, Frankfurt; Giselher Bergmann, München; Ulrich Berner, Bad Ditzenbach; Wolfgang Grobe, Berlin-Lichterfelde; Karl Hartmann, Hameln/Weser; Walter Hesselbarth, Scheyern; Josef Höfer, Seidlersreuth; Ing. Hans Jauernik, Frechen bei Köln; Helmut Jüttner, Köln; Josef Kaschenbach, Trier; Heinrich Kastner, Oberkonnersreuth; Harald Kohlhause, Krefeld-Bockum; Benno Koller, Kissing bei Augsburg; Herbert Kousek, Witzenhausen; Dr. A. Lau, Dörnten über Goslar; Rainer Laux, München; Otto Luckscheiter, Möglingen; Klaus Luserke, München; Ing. Rolf Maryska, Weihmörting über Pocking; Harry Mollenhauer, Berlin-Waidmannslust; Günter Mombauer, Köln; Siegfried Negrassus, Salzgitter; Heinz Otto, Steimbke über Nienburg; Erich Pfeiffer, München; Heinz Piwecki, Schenefeld; Hans-Georg Ritter, München; Horst Schröer, Hamburg; Oswald Schütte, München; Horst Standfuß, Goddelau bei Groß-Gerau; Walter Tschira, Haagen/Baden; Dr. F. G. Vollnhals, Berlin; Heinrich Walter, Eberbach/N.; Albert Weber, Stuttgart; Peter Wloka, Traunreut; Erich-Peter Zecha, Poing bei München; Peter Zeman, Bubenreuth bei Erlangen.

Die silberne Plakette für zehn und mehr Hilfeleistungen erhalten 46, und die bronzene Auszeichnung für fünf Hilfeleistungen wird an 50 Mitarbeiter des Freiwilligen Kameradschaftsdienstes verliehen.

Scharfe Kontrolle in Holland

Wie der ADAC erfährt, wird Holland die Kontrolle der Nationalitätszeichen einfahrender ausländischer Kraftwagen verschärfen. Ausländischen Kraftwagen ohne Nationalitätszeichen wird die Einreise nach Holland künftig verweigert.

Nationalitätszeichen können über die ADAC-Gaugeschäftsstellen und Grenzbüros bezogen werden.

Dr. F. K. Wegener 60 Jahre alt



Am 4. April 1960 begeht der Vorsitzende des ADAC-Gaues Berlin, Dr. F. K. Wegener, seinen 60. Geburtstag. Seit 35 Jahren gehört Dr. Wegener dem ADAC an. Vor zwei Jahren rief ihn das Vertrauen der Mitglieder in das Amt als Vorsitzender des Vorstandes des ADAC-Gaues Berlin. Wer den vitalen Vorsitzenden des ADAC-Gaues Berlin kennt, der sieht ihm nicht die Jahre an. Die Liebe zum Club, die Liebe zum Motorsport haben ihn jung gehalten. Seine ganze Freizeit widmet er den vielseitigen Aufgaben, die das Amt mit sich bringt. Im Augenblick gehört seine ganze Clubarbeit der organisatorischen Vorbereitung der ADAC-Hauptversammlung, die am 7. und 8. Mai in Berlin abgehalten wird.

Dr. F. K. Wegener ist mit Berlin groß geworden; sein Studium der Staats- und Rechtswissenschaften absolvierte er an den Universitäten in Berlin und Greifswald. Seit 1923 war er in der Berliner Elektroindustrie, und zwar als Syndikus der Osram GmbH und später als kaufmännischer Direktor der Röhrenwerke der Telefunken GmbH tätig. In der Nachkriegszeit hat sich Dr. Wegener besondere Verdienste beim Wiederaufbau des Berliner Telefunken-Werkes erworben. In den letzten Jahren lag seine hauptsächliche Arbeit in sozialpolitischen Verbänden und auf dem Gebiete des Versicherungswesens.

Wir hoffen, daß es Dr. Wegener bei bester Gesundheit noch lange vergönnt sein möge, seine mit Vitalität gepaarten Kenntnisse und Erfahrungen zum Wohle des ADAC und seines Gaues erfolgreich einzusetzen.

Tourenanforderungen frühzeitig einreichen!

Wir bitten alle ADAC-Mitglieder, Anforderungen von Reiserouten nicht erst wenige Tage vor Beginn der Reise zu bestellen. Bei 500 000 Mitgliedern ist es nicht möglich, während der Hauptreisezeit Tausende von Tourenanträgen kurzfristig zu erledigen. Wir richten daher an alle unsere Mitglieder die dringende Bitte, während der nun anbrechenden Urlaubsperiode Anträge auf Tourenzusammenstellung bei den Gau-Geschäftsstellen oder bei der Hauptverwaltung mindestens vier Wochen vor Antritt der Reise einzureichen. Vergessen Sie bitte auch niemals, den Reisetermin genau anzugeben, um eine entsprechende Disposition zu ermöglichen.

Touristik und Grenzverkehr

Für ADAC-Mitglieder

Großer Weltatlas

Ein Weltatlas sollte eigentlich in jedem Hause vorhanden sein. Der ADAC kann nun seinen Mitgliedern einen Atlas im Format 22 × 31,5 cm zum Subskriptionspreis von 7,90 DM anbieten. Das Werk enthält 80 Kartenseiten im Zwölffarbendruck, 48 Textseiten mit zahlreichen Abbildungen und ein Ortsregister mit über 30 000 Namen. Der Weltatlas, der u. a. auch Straßenkarten von Mitteleuropa aufweist, wurde kartographisch von Professor H. Lautersach bearbeitet und enthält zudem viel Wissenswertes über die Kontinente, geologische Zeitrechnung, Küsten und Meere, Rassen und Völker, über den Weltverkehr und über Staaten und Länder von A bis Z.

Ab Mitte April können ADAC-Mitglieder diesen geschmackvoll gestalteten Atlas bei den Gaugeschäftsstellen und der ADAC-REISE- und Wirtschafts-Dienst GmbH, München, beziehen. Bei schriftlicher Bestellung wird die Angabe der ADAC-Mitgliedsnummer erbeten.

Holländische Verkehrsbestimmungen beachten

Wir machen nochmals darauf aufmerksam, daß seit dem 1. Oktober 1959 in Holland neue Verkehrsbestimmungen in Kraft sind. Die ADAC-Motorwelt hat darüber ausführlich im November-Heft berichtet. Insbesondere gilt zu beachten, daß der Kreisverkehr, der durch das entsprechende internationale Zeichen angezeigt wird, in Holland anders geregelt wird als in Deutschland. Es hat nicht, wie bei uns, der sich bereits im Kreisverkehr befindende Verkehrsteilnehmer das Vorfahrtsrecht, sondern der in den Kreis einfahrende ist als der von rechts Kommende vorfahrtberechtigt, sofern durch die Beschilderung keine andere Regelung angeordnet ist. Die holländische Bestimmung ist also in dieser Beziehung der deutschen genau entgegengesetzt.

Proteste gegen das italienische Warnschild

Die Proteste gegen das von der italienischen Regierung angeordnete Warndreieck zur Sicherung liegengebliebener Kraftfahrzeuge, das auch von Ausländern bei der Einreise nach Italien mitgeführt werden muß, mehren sich. Jetzt hat das Bundesverkehrsministerium dem Wunsche des ADAC entsprochen und auf diplomatischem Weg gegen diese Maßnahme Einspruch erhoben. Auch die UNO und die OTA, die autotouristische Weltorganisation, vertreten, wie viele ausländische Automobilclubs, die Ansicht, daß die italienische Regierung auf Grund internationaler Abkommen über den Straßenverkehr das Mitführen von Warndreiecken aus Rechtsgründen von Ausländern nicht verlangen kann. Bis jetzt hat die italienische Regierung diesen Passus in den neuen italienischen Verkehrsbestimmungen für Ausländer nicht außer Kraft gesetzt. Daher hat der ADAC vorsorglich die ersten Serien solcher Warnschilder in Auftrag gegeben. Falls die internationalen Proteste nutzlos sind und das Warnschild auch von Ausländern mitgeführt werden muß, wird der ADAC seinen Mitgliedern für die Dauer der Italienreise die vorgeschriebenen Schilder ausleihen.

Genehmigungspflichtige Busreisen nach Holland

Der ADAC weist die gewerbsmäßigen Personenbeförderer, die Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nach den Niederlanden betreiben, darauf hin, daß Leer-Einfahrten nach den Niederlanden zur Aufnahme von Fahrgästen und Leer-Rückfahrten aus den Niederlanden, nachdem dort Fahrgäste abgesetzt worden sind, sowie Pendelfahrten nach den Niederlanden einer Genehmigung bedürfen. Der Antrag auf Genehmigung ist im Gegensatz zu früher unmittelbar beim niederländischen Verkehrsministerium auf einem besonderen Vordruck in einfacher Ausfertigung zu stellen. Die Anschrift lautet: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer, 's-Gravenhage/Niederlande, Binnenhof 20.

Aus dem „DAR"

Im April-Heft der Rechtszeitschrift des ADAC „Deutsches Autorecht" erscheint ein Aufsatz von Landgerichtsrat Dr. Rasehorn, Bad Godesberg, zum Thema „Das Verkehrshaftpflichtrecht am Scheideweg". Sodann behandelt Verwaltungsassessor Harthun, Berlin, Zweifelsfragen der Fahrlehrerverordnung. Ferner befaßt sich Staatsanwalt Bender, Karlsruhe, mit der Auslegung des § 2 StVZO. Schließlich erörtert Rechtsanwalt Dr. Maase, Essen, Rechtsfragen beim mehrspurigen Fahren. Die „Streiflichter" und wichtige neuere Entscheidungen runden den Inhalt des Heftes ab.

Eigenes Clubhaus für den ADAC-Gau Nordbaden



Nach einjähriger Bauzeit konnte dem ADAC-Gau Nordbaden nunmehr in Karlsruhe sein eigenes Clubhaus übergeben werden. An der offiziellen Einweihung nahmen neben ADAC-Präsident Dr. Werner Endress und Vizepräsident Hans Bretz zahlreiche Ehrengäste – u. a. Karlsruhes Oberbürgermeister Klotz, Polizeipräsident Dr. Scholz, Polizeidirektor Heller und das einzige heute noch lebende ADAC-Gründungsmitglied Emil Lansche aus Pforzheim – teil. In einem kurz gefaßten Überblick von der Idee des Baues eines eigenen Hauses bis zu ihrer Verwirklichung dankte ADAC-Gauvorsitzender Dr. Keidel dem Oberbürgermeister und dem Gemeinderat, daß sie dem ADAC in der Geburtsstadt eines Karl Benz durch Überlassung eines günstig gelegenen Grundstückes geholfen haben.

In dem achtgeschossigen Neubau am Karlsruher Bahnhofsplatz, der dadurch einen neuen und schönen Akzent bekommen hat, ist in modern gestalteten Räumen die Gaugeschäftsstelle mit einem Konferenzsaal untergebracht. Hier steht jetzt fast doppelt so viel Platz zur Verfügung wie in der bisherigen Geschäftsstelle in der Leopoldstraße. Diese räumliche Ausweitung entspricht aber auch der arbeitsmäßigen. Waren es bis vor einigen Jahren nur rund 8000 Mitglieder des ADAC in Nordbaden, so hat sich jetzt der Mitgliederstand bereits verdoppelt.

*

Einen jüngeren Angestellten (25–30 Jahre) sucht der ADAC-Gau Mittelrhein in Koblenz für seine Sport- und Verkehrsabteilung. Bewerbungen sind an den ADAC-Gau Mittelrhein, Koblenz, Friedrich-Ebert-Ring 31, zu richten.



Ermüdung am Steuer?

Jeder Kraftfahrer hat das schon erlebt!

Stundenlang haben Sie hinter dem Steuer gesessen. Plötzlich ist die Müdigkeit da, der tote Punkt! Sie sind abgespannt, Sie spüren, wie Ihre Konzentration nachläßt.

„hohes C" gegen Ermüdung am Steuer!

Wie zahllose Kraftfahrer sollten auch Sie vor Antritt der Fahrt und auch in den Pausen für Vitamin C-Erfrischung sorgen. Denn das natürliche Vitamin C fördert nachhaltig Aufmerksamkeit und Konzentration hinter dem Steuer, nachhaltiger als alle Aufputschungsmittel. In der Kombination von Vitamin C und P in „hohes C" liegt seine besondere Wirksamkeit.

Fragen Sie Ihren Arzt nach „hohes C"!

In klinischen Untersuchungen wurde festgestellt, daß sich die flüssige Apfelsine „hohes C" besonders gut als nachhaltige Auffrischung der Vitamin C-Reserven im Blut eignet. Der Vitamingehalt von „hohes C" geht sofort ins Blut. Noch nach Stunden fühlen Sie sich frisch. Jeder Kraftfahrer weiß, wie wichtig das für ihn ist. Es ist die erste Voraussetzung für Sicherheit am Steuer.

Mit „hohes C" über den toten Punkt – Durch „hohes C" Sicherheit am Steuer!

Garantie

Wir garantieren Ihnen:

- Alle natürlichen Vitamine, Spurenelemente und Wirkstoffe von 4 Pfund Florida-Orangen sind in jeder Flasche „hohes C" (0,7 l). Es werden nur vollreif gepflückte, handausgelesene Orangen verwendet, ohne Schalen zu Saft gepreßt, konzentriert, tiefgekühlt und wieder auf ursprüngliche Saftstärke gebracht.
- Jede 0,7-l-Flasche „hohes C" mit dem garantiert hohen Gehalt an Vitamin C (ca. 280 mg), Vitamin P (ca. 185 mg), mit Provitamin A und den Vitaminen B_1, B_2 und B_6 im natürlichen Nährstoffmilieu der Orange.
- „hohes C" ist ohne Zuckerzusatz, ohne jegliche Konservierungsmittel und Farbstoffe steril abgefüllt.

Eckes Übersee-Fruchtsaft KG „hohes C" Nieder-Olm



C 39b



Markenzeichen für „weißes Gold".

Wenn Sie „weißes Gold", wie man Porzellan im vorigen Jahrhundert nannte, mit diesem Markenzeichen Ihr eigen nennen, besitzen Sie ein Wertstück. Die Marke bürgt dafür, daß es in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts von der berühmten Königlichen Porzellan-Manufaktur Berlin geschaffen wurde. Es waren nur gute, schöne und in der Fertigung wohlgeratene Stücke, die mit solchen Gütesiegeln versehen in den Handel kamen, es waren — Markenartikel.

Original-Ⓥ-Ersatzteile, stählern und robust, sind zwar genau das Gegenteil von empfindlichem Porzellan, aber dennoch ebenfalls Markenartikel. Gewiß sind zudem auch die Prüfungen heute härter — der Maßstab, der an ihre Güte gelegt wird, ist strenger als noch vor 100 Jahren.

Verantwortungsbewußt, wie VW-Werkstätten arbeiten, verwenden sie Original-Ⓥ-Ersatzteile, wenn Ihr Volkswagen instand gesetzt werden muß, um seine Zuverlässigkeit und seinen hohen Wert zu erhalten.

Ihre Werkstatt wird Ihnen den Einbau von Original-Ⓥ-Ersatzteilen gern auf der Rechnung bestätigen.







OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E.V. UND DES AUTOMOBIL- UND TOURING-CLUB SAAR IM ADAC

Was kostet die Sicherheit?

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

In der Tages- und Fachpresse kann man öfters lesen, daß uns das Unfallgeschehen auf deutschen Straßen pro Jahr mehrere Milliarden Mark kostet. Wenn auch die Effektivzahlen sicherlich geschätzt sind, so ist doch festzustellen, daß der Verlust an Menschenleben und der Schaden an Sachgütern ungeheuerlich sind.

Zur Zeit bearbeitet ein anerkannter Wissenschaftler die Frage, wie hoch wohl der Schaden anzusetzen ist, der uns durch schlechte oder nicht gebaute Straßen entsteht. Wir sind sehr gespannt, wie die Antwort lauten wird.

Erfreulicherweise ist eine andere Frage, was die Sicherheit kostet, sehr klar zu beantworten. In „Straße und Wirtschaft", dem Informationsblatt der Deutschen Straßenliga, können wir darüber genaueres lesen. Daß Sicherheit natürlich Geld, sogar viel Geld kostet, versteht sich am Rande. Trotzdem, wenn gewisse Maßnahmen bei 1,5 Prozent Mehrkosten ein Vielfaches an Sicherheit erbringen, dann sollten wir diese Mehrkosten bedenkenlos übernehmen. In der letzten Sitzung der ADAC-Verkehrskommission berichtete Dr. Bitzl über seine Forschungsarbeiten, die er im Auftrage der hessischen Staatsregierung durchführte. Er konnte feststellen, daß es keine Veranlassung gibt, die Autobahn Frankfurt—Mannheim als sogenannte „Todesstrecke" zu bezeichnen. Er berichtete weiter, daß der Rückgang der Unfälle auf diesem Abschnitt in der Hauptsache auf sicherheitstechnische Verbesserungen zurückzuführen sei. Was kosten nun solche Maßnahmen?

Es kosten:

Ein lfd. Meter Leitplanken am Außenrand ca. 24,— DM.

Ein lfd. Meter Leitplanken auf dem Mittelstreifen ca. 36,— DM.

Ein Leitpfosten (Stahl oder Beton) mit den dazugehörigen Reflektoren ca. 15,— DM.

Ein Kilometer Fahrbahnmarkierung (unterbrochene weiße Linie) ca. 300,— DM.

In den vorstehenden Preisen sind die Kosten für das Anbringen der jeweiligen Sicherungseinrichtung enthalten. Rechnen wir nun diese Beträge auf einen Kilometer Autobahn um, so ergibt sich ein Gesamtkostenaufwand von etwa 61 000,— DM. Mit anderen Worten: Bei den hohen Beträgen, die ein Kilometer Autobahn kostet, ist der Aufwand für die Sicherheit relativ gering, so gering jedenfalls, daß er angesichts des grausigen Unfallgeschehens keine Rolle spielen dürfte.

Nun ist zu bemerken, daß wir auf manchen Autobahn-Teilstrecken auf die seitliche Absicherung verzichten können, daß also im Durchschnitt ein weit geringerer Betrag, der bei etwa 40 000,— DM pro Kilometer liegen dürfte, ausreicht, um unsere Autobahnen fahrsicherer zu machen. Wir stellen erfreulicherweise fest, daß in dieser Richtung manches geschieht, daß man uns also heute mehr Sicherheit bietet. Neue Straßen sollten überhaupt nicht mehr ohne diese Einrichtungen gebaut werden, was ja wohl auch schon deshalb geschieht, weil die spätere Anbringung nur durch erhebliche Störung des laufenden Verkehrs möglich ist.

Nun wissen wir aber, daß sich auf unseren Autobahnen nur ein ganz geringer Prozentsatz des Verkehrs abspielt. Wichtig, äußerst wichtig aber sind solche Sicherheitsmaßnahmen besonders auf den Bundes- und Landstraßen, die wegen ihrer geringeren Breite und der stets wechselnden Streckenführung viel gefährlicher sind.

Es dürfte Aufgabe unserer Gaue und nicht zuletzt der Ortsclubs sein, sich noch mehr als bisher um diese Fragen der Sicherung unserer Verkehrswege zu kümmern. Leider sind die Beträge in den Etats für Um- und Ausbau der Straßen noch viel zu gering.

Das muß anders werden.

APRIL 1960 13. JAHRGANG HEFT 4

AUS DEM INHALT

HERAUSGEBER:
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, München 22, Königinstraße 9–11 a, Telefon 22 86 31

VERLAG:
ADAC-Verlags-GmbH., München 22, Königinstraße 9–11 a
Postscheckkonto: München 73 665

Chefredakteur:
Willi Wieczorek
Redaktion:
Heribert Lechner

Die ADAC-MOTORWELT ist das offizielle Organ des ADAC. Sie erscheint monatlich und wird allen ADAC-Mitgliedern ohne besondere Bestellung geliefert.

Unser Titelbild: Die Freude ist groß, der neue Porsche Super 90 ist da. Ein schneller 1,6-Liter-Reise- und Sportwagen, dessen Motor 90 PS leistet. Das Coupé (wie auf unserem Bild) kostet DM 14 500.–, das Cabriolet DM 15 700.–, die Ausführung als Roadster DM 14 450.–. Das Werk gibt als Spitzengeschwindigkeit 180 km/h an. Aufgenommen wurde das Bild von Dr. Biesenberger vor der Terrasse des Schlosses Solitude in Stuttgart.



ist eine Reise wert!

Keine drei Stunden hatte die Fahrt von Helmstedt über die Interzonenautobahn bis nach Berlin gedauert. Und nun stand er an einem Brennpunkt der Metropole und versuchte, die Stadt seiner Jugend wiederzuerkennen. Aber es gelang ihm nicht. Die letzten zwanzig Jahre waren eben für Berlin mehr als nur zwanzig Sommer und Winter gewesen, sie erzählten von Krieg und noch einmal von Krieg, von sinnlosen Zerstörungen, von Trümmern, von einer Blockade im jungen Frieden und endlich auch vom Wiederaufbau. Und in dieser dramatischen Zeit hat sich die frühere und künftige deutsche Hauptstadt auch äußerlich gewandelt. Nicht ganz freiwillig allerdings ...

Vom Erdboden verschluckt ist etwa der weltbekannte Ufapalast am Zoo, Schauplatz zahlloser Filmpremieren. Lang, lang ist es her. Dafür ragt heute hart neben dem Bahnhof Zoo, von dem man immer noch nicht wieder schnell einmal nach Potsdam oder Werder fahren kann, ein hochkantiger Riesenwürfel aus Glas und Beton auf, wenige Schritte weiter zwei ineinandergeschachtelte Kinos. „Klappstulle" heißen sie respektlos im Berliner Volksmund. Verschwunden auch die alten, historischen Cafés rund um die Gedächtniskirche, von der nur ein pittoresk zerfetzter Turm stehen blieb, als lebendiges, bedrückendes Mahnmal unserer jüngsten Vergangenheit.

Überall aber Leben. Dicht an dicht schieben sich zahllose Passanten über den weltstädtischen Kurfürstendamm, über die Tauentzienstraße, vorbei an in der Sonne glitzernden Schaufenstern der großen Kaufhäuser, den eleganten Luxusgeschäften mit raffiniert dekorierten Auslagen. Und beinahe überall Cafés. Der Berliner liebt es wie eh und je, hart am Rande des Bürgersteiges zu sitzen, eine Tasse Kaffee oder die traditionelle „Weiße mit Schuß" zu trinken und dabei den Vorübergehenden ins Gesicht zu schauen.

Neu erstanden an der Joachimstaler Straße: Café Kranzler, nicht nur für die Berliner ein Begriff. Café Wien, keine hundert Meter weiter, da ging man schon vor dem Kriege zum Tanztee hin. Ebenfalls am Kurfürstendamm, an Berlins Bummelboulevard Nummer eins, Café Schilling, Bristol, Schloß Marquardt, Berlin und wie sie sonst noch alle heißen mögen. Auch im Winter sitzt man auf den verglasten Terrassen, infrarot erwärmt. Aber Berlin kann man nicht nur am Kurfürstendamm erleben, über den Tag und Nacht endlos erscheinende Autokolonnen rollen, die vom Lichterspiel der Ampeln immer wieder neu zerschnitten werden.

Berlin, Westberlin, hat zwölf Bezirke, Stadtteile, die größer als manche westdeutsche Großstadt sind. Das zukünftige Gesicht dieser temperamentvollen Stadt entdeckt man im Tiergarten, der auch wieder zum Leben erwacht ist. Hier wurden für die Internationale Bauausstellung des Jahres 1957 Wohnhäuser aus dem märkischen Sand gestampft, fünfzehn und mehr Stockwerke hoch, in die Wirklichkeit umgesetzte Bauweise der Zukunft. Von diesen „Wohnmaschinen", wie sie der Berliner nennt, blickt man hinüber zur frisch vergoldeten Siegesgöttin am Großen Stern, zur hypermodernen Kongreßhalle, die bereits ein Wahrzeichen der Stadt ist, und zu den hellgelben Fassaden von Schloß Bellevue, dem Amtssitz des Bundespräsidenten in Berlin.

Mit dem Auto ist man aber auch in wenigen Minuten am Brandenburger Tor, das wieder von der Quadriga gekrönt wird und am Reichstag, wo Steinmetzen unermüdlich rußgeschwärzte Fassaden renovieren. Ja, und hier ist auch die Grenze, mitten in der Stadt. Drüben, jenseits des Brandenburger Tores, die Linden, einst Treffpunkt der internationalen Eleganz. Heute aber kaum mehr als eine verschwommene Erinnerung, nicht nur, weil etwa das Schloß einem Massendemonstrationsplatz weichen mußte. Dieses Berlin wird man vielleicht mit der offiziellen Stadtrundfahrt besuchen und die Teilung der Stadt schmerzhaft selbst erleben ...

Zurück geht es über die Straße des 17. Juni zum Zooviertel, vorbei an der sich immer weiter ausbreitenden Technischen Universität, vorbei am Ernst-Reuter-Platz, dem früheren „Knie". In der Hardenbergstraße dann die Hochschule für Musik, die wegen ihrer merkwürdigen Fassade „Musikbahnhof" heißt. Hier treffen sich beinahe Abend für Abend die Liebhaber von klassischer und moderner Musik, denn



Oben: Dieser von Renée Sintenis entworfene Bär begrüßt jeden nach Berlin einfahrenden Wagen.

Neu erstanden ist das mächtige Hansaviertel. Unser Bild gibt einen guten Überblick von der Siegessäule über die gewaltigen Wohnbauten.

die hoffnungslos zerbombte Philharmonie fehlt immer noch, ein Schildbürgerstreich Berliner Kommunalpolitik, denn an Geld mangelt es für dieses Projekt nicht.

Weiter geht die Fahrt. Vielleicht hinaus nach Dahlem, zu den modernen Instituten der Freien Universität, die mitten zwischen Villengrundstücken emporgewachsen sind. Vielleicht aber auch zum malerischen Charlottenburger Schloß mit Schlüters mächtigem Reiterstandbild des Großen Kurfürsten davor. Und vielleicht führt auch der Weg zur Dahlemer Gemäldegalerie, nicht etwa, weil dort erst vor wenigen Monaten ein sensationeller Bilderdiebstahl geschah, sondern um einer unerwarteten Fülle abendländischen Kunstschaffens gegenüberzustehen.

Aber die Insel Berlin ist mehr als nur eine Stadt mit belebten Geschäftsstraßen, Hochhäusern und Mietskasernen ohne Zahl. Zu dieser Weltstadt gehört wenigstens ein kleines Stück der Mark Brandenburg. Über die neue Stadtautobahn und die Avus fährt man mitten hinein in den Grunewald, zum Wannsee, zur Havel, zu den grünen Lagunen der Stadt. Draußen am Blockhaus Nikolskoe hat man einen weiten Blick über Wasser, Wald und Felder, jenseits der Havel die Zone, unerreichbar für die Westberliner. Zu Fuß geht man von hier aus hinunter zur Dampferanlegestelle, um sich mit einer kleinen Fähre zur Pfaueninsel übersetzen zu lassen, dem kleinen Schlößchen, vor 150 Jahren gleich als Ruine erbaut, einen Besuch abzustatten. Zeuge des vergangenen Berlin ist aber auch das Jagdschloß Grunewald, an einem richtigen märkischen See gelegen. In dem über 400 Jahre alten Gemäuer findet man Gemälde und andere Dokumente vergangener Tage.

Und abends, nachts, was macht man da in Berlin, wenn die Dunkelheit auch die letzten noch sichtbaren Ruinen verhüllt? Wie wäre es damit, erlesene Gerichte zu probieren? Im Ritz, nahe der Gedächtniskirche, treffen sich Feinschmecker aus vieler Herren Ländern. Vor allem asiatische Spezialitäten stehen auf der Karte, vom indischen Mandelhuhn bis zum chinesischen Reisgericht. Chinesische Küche wird aber auch im „Lingnan" und „Tai-Tung" serviert, und wer Appetit auf dänische Spezialitäten hat, besucht „Kopenhagen" am Kurfürstendamm. Scharf gewürzte, jugoslawische Gerichte werden „Bei Pero" in der Kantstraße zubereitet, und „Schlichter", die „Rollenhagen-Stuben", der „Kurfürsten-Keller" und „Habel" sind auch beliebt. Im „Handumdrehen" wird man bei „Aschinger" bedient, und wer es noch eiliger hat, der zieht sich bei „Quick" das Abendessen gleich aus dem Automaten.

Und nun warten neun Theater, die Oper, zahllose Kinos und auch die Kabaretts auf die Besucher, wenn man die vielen Konzerte erst gar nicht aufzählen will. Aber vielleicht beginnt man mit einem zwanglosen Bummel durch die Stadt. Man kann das auch als wohlvorbereitete „Pauschalreise" haben, mit einem Dutzend oder mehr Gleichgesinnter. Aber die Bars besucht man vielleicht doch besser allein, man muß ja nicht an einem Abend im „Resi" mit den Wasserspielen, Tischtelefon und der Rohrpost gewesen sein, in „Remdes St. Pauli", in der „Bojar-Bar", wo man mit Wodka und wehmütigen Balalaikaweisen empfangen wird und bei „Walterchen, dem Seelentröster", dem sogenannten Ballhaus der reiferen Jugend.

Treffpunkte bei Nacht sind auch die „Ciro-Bar", „Old Fashioned", mit den temperamentvollen italienischen Musikern, „Kelch", „Petit-Palais", „Nacht-Asyl" und schließlich auch noch die exklusive Bar und der Dachgarten im neuen Hilton-Hotel. Lohnend sind auch noch der „Zigeuner-Keller", die „Eierschale" am Breitenbachplatz, und angebliche Existenzialisten trifft man in der „Badewanne". Für Abwechslung ist wirklich gesorgt. Und wer Berlin richtig kennenlernen will, der besuche irgend eine Eckkneipe, trinke ein Berliner „Helles" oder auch zwei und genehmige sich dazu einen „Klaren". Hier wird man dem echten Berliner begegnen, der am Stehbiertisch seine „Molle zischt", sachlich, sarkastisch die Tagesereignisse diskutiert.

Bald aber wird wieder der Tag heraufdämmern. Lange kann es nicht mehr dauern, bis die ersten doppelstöckigen Autobusse wieder durch die Stadt rollen, Milchwagen über das Pflaster klappern und sich vor den Zeitungskiosken taufrisch die neuesten Nachrichten aus aller Welt stapeln. Es wird Zeit, heimzugehen. Ein Schaschlik oder eine „Breslauer" beim Wurstmaxen, ein halbes Hähnchen aus der Hand beim stadtbekannten „Hühner-Hugo", das ist der Schlußpunkt. Morgen ist auch noch ein Tag. Morgen, ja vielleicht erkennt man morgen die Stadt seiner Jugend wieder, das ewig junge, geliebte, beglückende Berlin.

Dieter Knust

ADAC-HAUPTVERSAMMLUNG 1960 IN BERLIN

Die Ordentliche Hauptversammlung
des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V.
findet gemäß Beschluß
der ADAC-Hauptversammlung 1959

am Sonntag, den 8. Mai 1960, 10 Uhr vormittags

IN BERLIN

im Großen Saal des Hauses
„Verein Berliner Kaufleute und Industrieller e.V."
Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstraße 83, statt.

TAGESORDNUNG

1. Feststellung der Stimmenliste
2. Bericht des Präsidenten
3. Bericht des Vizepräsidenten und Vorsitzenden der ADAC-Verkehrskommission
4. Bericht des Sport-Präsidenten
5. Bericht des Schatzmeisters
6. Entlastung des Präsidiums
7. Wahlen
8. Voranschlag für das laufende Geschäftsjahr
9. Anträge (u. a. Änderung des § 3 der ADAC-Satzung, Einführung einer Wahlordnung für die ADAC-Hauptversammlung)
10. Verschiedenes

Die Mitglieder des ADAC-Präsidiums, des ADAC-Verwaltungsrates und die von den Jahreshauptversammlungen der Gaue gewählten Delegierten werden hiermit satzungsgemäß zu dieser Hauptversammlung eingeladen.

Dr. WERNER ENDRESS
Präsident des ADAC



An der Havel – so wie hier bei der Pfaueninsel – herrscht an schönen Tagen immer ein enormes Strandleben. *Fotos: Eschen*

22. MAI 1000km-RENNEN WIE



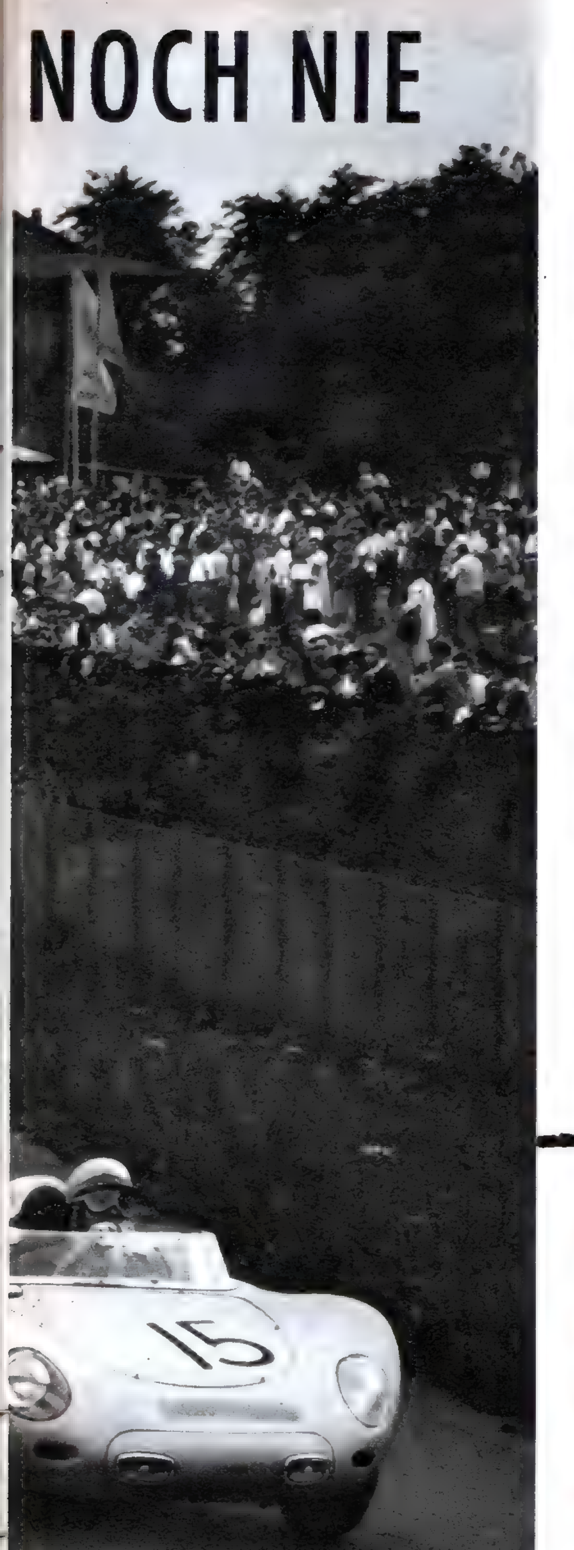
Auch das VI. Internationale ADAC-1000-km-Rennen bildet wieder den Höhepunkt der diesjährigen automobilsportlichen Saison. Wie bisher ist es das größte, längste und am stärksten besetzte deutsche Rennen. Wahrscheinlich bleibt es in diesem Jahre sogar der einzige Automobil-Weltmeisterschaftslauf auf deutschem Boden. – Das kommende 1000-km-Rennen am 22. Mai auf dem Nürburgring zeigt sich wieder von einer anderen Seite als seine Vorgänger. Vor allem ist es neu in diesen drei Punkten:

- Der Dreikampf Ferrari – Porsche – Maserati.
- Die jungen Amerikaner im Kampf gegen die Europäer.
- Das erste Eingreifen von Gran-Turismo-Wagen in die Entscheidung.

Auf jeden Fall entsenden Ferrari und Porsche ihre Fabrikteams zum Nürburgring, um in dem einzigen Weltmeisterschaftslauf auf dem Eifelkurs ihre Kräfte zu messen. Die Italiener schicken vier Rennsportwagen, die Porsche-Werke wohl mehr, da sie das 1000-km-Rennen seit geraumer Zeit auch als Werkversuchsfahrt ausnützen. Aber bei diesen Marken allein bleibt es nicht! Auch Maserati hat sich nach einer kurzen Pause wieder in die Entwicklung neuer Hochleistungswagen eingeschaltet und kann mit seiner Neukonstruktion sogar für die Überraschung sorgen!

Die Erfolge von Porsche, Cooper und Lotus haben abgefärbt; sie zwangen zu einer noch radikaleren Leichtbauweise. So entschloß sich Maserati ebenfalls zu einem sehr leichten, kurzen und niedrigen Wagen. Stirling Moss fuhr beim Training zum vergangenen 1000-km-Rennen die ersten Versuche mit dem Prototyp. Der Dreiliter debütierte Anfang Dezember auf den Bahamas. Dort tauften die Amerikaner diesen neuen Maserati-Typ den „Starkasten". Und dann spielte dieser neueste Rennsportwagen eine absolut führende Rolle in der ersten Hälfte des 1000-km-Rennens von Buenos Aires. Gerade für den Nürburgring mit seinen vielen Schwierigkeiten dürfte sich der „Starkasten" von Maserati gut eignen.

NOCH NIE



Spannend wie noch nie wird das diesjährige 1000-Kilometer-Rennen durch die Kraftprobe zwischen europäischen und amerikanischen Rennfahrern. In den letzten beiden Jahren haben amerikanische Rennfahrer immer stärker von sich reden gemacht. Sie fuhren für drei europäische Fabrikteams und gewannen, zusammen mit Europäern, große Rennen. Jetzt treten sie mit eigenen Teams gegen die Europäer an! Automobilsportbegeisterte Millionäre gründeten Renngemeinschaften und kauften in Europa die schnellsten Rennsportwagen, einer von diesen ist der neue Maserati!

Ein weiteres Moment belebte schon im Vorjahre fühlbar das 1000-km-Rennen: Die Industrie brachte mehrere große Gran-Turismo-Wagen auf den Markt, weil sie die Kunden verlangten. Besonders der Drei-Liter-Ferrari tauchte ständig bei den großen Sportwagenrennen auf und bewährte sich glänzend. Als in Le Mans neunzig Prozent aller Rennsportwagen ausfielen, belegte der Drei-Liter-Ferrari-Gran-Turismo-Wagen die Plätze drei bis sechs. Daraufhin hob die Rennleitung von Le Mans sämtliche Hubraumbeschränkungen für Gran-Turismo-Wagen auf, und alle weiteren Veranstalter schlossen sich stillschweigend an. Heute verfügen die Gran-Turismo-Wagen ab drei Liter über die gleiche Motorleistung wie die Rennsportwagen, ja, sie übertreffen sie sogar manchmal. Auf jeden Fall sind es gleichwertige Konkurrenten. Wir können von Ferrari sowohl den Dreiliter als auch den neuen Vierliter von vierhundert PS auf dem Nürburgring erwarten, von Maserati den 3,5 Liter, unter Umständen sogar den Fünfliter. Vor allem aber erscheint auch ein neuer Start der dreimaligen Nürburgring-Siegermarke Aston Martin möglich! Der Einsatz ihres Gran-Turismo-Typs DB 4 in großen Sportwagenrennen ist geplant, auf dem Nürburgring vielleicht mit dem neuen 4,2-Liter-Motor, wie er mehrmals in USA siegte. Es können sich also durchaus Gran-Turismo-Wagen in der Spitzengruppe dieses einzigen Weltmeisterschaftsrennens auf dem Nürburgring befinden.

Das ADAC-1000-km-Rennen am 22. Mai zählt als vierter Lauf zur Weltmeisterschaft der Sportwagen. Bisher wurde dieser begehrte Titel nur gewonnen von Ferrari, Daimler-Benz und Aston-Martin. Das diesjährige internationale ADAC-1000-km-Rennen zählt gleichzeitig zu den internationalen Pokalrennen der FIA (Fédération Internationale d'Automobile) für Gran-Turismo-Wagen. Auch alle deutschen Spitzenfahrer starten in diesem gewaltigen Rennen, denn die Ergebnisse des 1000-km-Rennens werden automatisch auch für die deutschen Meisterschaften gewertet. Die Distanz, die Zeit seines Beginns und die Zahl von achtzig startenden Wagen – dies alles bleibt bei diesem bedeutendsten deutschen Rennen wie im Vorjahre. Das Training beginnt schon am Donnerstag, dem 19. Mai.

Leichte und schöne Autos, stürmische Jugend aus USA im Kampf gegen das alte Europa auf dem Nürburgring! Wirklich ein Rennen wie noch nie! Sorgen Sie jetzt schon dafür, daß Sie dabei sein können!

Einziger Weltmeisterschaftslauf auf dem Nürburgring

VI. INTERNATIONALES ADAC-1000-KILOMETER-RENNEN

Wer wird Weltmeister für Sportwagen:
FERRARI – PORSCHE – ASTON MARTIN – MASERATI?
Die schnellsten Männer auf den schnellsten Wagen am Start!
TRAINING: Donnerstag und Freitag, 19. und 20. Mai in der Zeit von 8 bis 17 Uhr, Samstag, den 21. Mai in der Zeit von 8 bis 13 Uhr.
RENNBEGINN: Sonntag, 22. Mai, 9 Uhr – Ende: 16.30 Uhr.

EINTRITTSPREISE

Platzart	Tageskasse	Vorverkauf ADAC-, AvD- u. DMV-Mitgl.	Vorverkauf Bundeswehr und NATO
Num. Haupttribüne 1. u. 2. Reihe	30,– DM	25,– DM	20,– DM
Num. Haupttribüne 3.–6. Reihe	25,– DM	20,– DM	15,– DM
Num. Haupttribüne 7.–11. Reihe	20,– DM	15,– DM	12,– DM
Bosch-Tribüne	15,– DM	12,– DM	10,– DM
Promenadenplatz	10,– DM	8,– DM	7,– DM
Terrassenplatz	7,– DM	6,– DM	5,– DM
Südkehreplatz	6,– DM	5,– DM	4,– DM
Streckenplatz einschl. Quiddelbacher Höhe, Karussell u. Schwalbenschwanz	4,– DM	3,– DM	2,50 DM
Wagenparkplatz	3,– DM	2,50 DM	2,– DM
Motorradparkplatz	1,50 DM	1,– DM	1,– DM
Fahrradparkplatz	–,50 DM	–	–

Zu jeder Eintrittskarte wird ein Zuschlag von –,10 DM für die ADAC-Zuschauer-Unfallversicherung erhoben.

Vorverkauf bei den ADAC-Gauen, der Nürburgring GmbH, Nürburgring/Eifel, sowie in den Reisebüros in allen größeren Städten.

Die verbilligten Vorverkaufskarten für ADAC-, AvD- und DMV-Mitglieder werden für ADAC-Mitglieder durch die ADAC-Gaue, für AvD-Mitglieder durch den AvD Frankfurt, für DMV-Mitglieder durch die DMV-Geschäftsstelle in Frankfurt ausgegeben. Diese Karten sowie die Karten für die Bundeswehr und NATO können ebenfalls durch die Nürburgring GmbH, Nürburgring/Eifel, bezogen werden.

Schluß des Vorverkaufs für alle Eintrittskarten am Samstag, dem 21. Mai 1960, 12 Uhr.

Was verstehen wir unter »Gesamtstraßennetz«?

EINE ERSTE BERECHNUNG: 70 MILLIARDEN DM KOSTEN

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

Als der Bundeskanzler im November vorigen Jahres im Anschluß an die Eröffnung der neuen Kölner Rheinbrücke (Severinsbrücke) das Wort ergriff, um kurz zu Verkehrsproblemen Stellung zu nehmen, mußte er als ehemaliger Oberbürgermeister dieser Stadt bekennen, daß er eigentlich keine rechte Vorstellung von dem habe, was seine alte Heimatstadt in den Jahren nach dem Kriege auf dem Gebiete des Straßenbaues geleistet habe. Er sei, so führte er aus, aus diesem Grunde kurz vor dem Festakt im Gürzenich mal eben ein wenig in der Stadt herumgefahren und hoffe, in Kürze einmal die Zeit zu finden, sich das alles noch viel gründlicher anzusehen. Dr. Adenauer gestand also (und das ist bei seiner ungewöhnlichen Inanspruchnahme auf politischem Gebiet durchaus verständlich), nicht recht zu wissen, was Köln an Aufbauleistung nach dem Kriege bewerkstelligt hatte.

So wie dem Bundeskanzler, wird es den meisten Bürgern ergehen. Soweit sie Kraftfahrer sind, kennen sie ihren Alltagsweg, von der Wohnung zum Geschäft, man kennt darüber hinaus auch noch die wichtigsten Straßen, die man so in Ausübung des Berufes des öfteren zu fahren gezwungen ist. Macht man dann eine Ferienreise, so kommen vielleicht noch ein paar hundert Kilometer Bundesfernstraßen an Straßenbekanntschaft hinzu. Im übrigen darf angenommen werden, daß sich jeder Kraftfahrer mehr oder weniger im Laufe der Jahre so sehr an die Langsamkeit und Unleidlichkeit „seines täglichen Weges" gewöhnt hat, daß er sich kaum noch bewußt wird, wie untragbar dies eigentlich schon ist. Wohnt er im Westen, so weiß er nichts von den Straßen an der Ostgrenze, wohnt er im Süden, so kennt er die Sorgen der Kraftfahrer im Norden nicht. Umgekehrt gilt das gleiche.

Nun spricht man aber seit langer Zeit von einem Gesamtstraßennetz. *Eben unser* Bundeskanzler hat in seiner Regierungserklärung vom 29. Oktober 1957 sich sehr klar hierüber ausgelassen, indem er die Meinung vertrat, daß in Anerkennung der Verkehrsnot der Städte, Kreise und Gemeinden die Straßenbaumittel so einzusetzen sind, daß ein in allen Teilen leistungsfähiges Gesamtnetz entsteht. *Die Bundesminister des Verkehrs und der Finanz haben diese Forderung des öfteren in ihren Erklärungen zur Straßenbaufinanzierung wiederholt, da schließlich das Straßenbaufinanzierungsgesetz die Aufgabe haben sollte, den Weg zu einem Gesamtstraßennetz vorzubereiten.*

Was aber ist hierunter zu verstehen?

Wenn man davon ausgeht, daß die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) die Hauptschlagadern des überörtlichen Verkehrs sind, so darf man sie zunächst als das Grundnetz bezeichnen. Ihnen schließen sich dann an die Landstraßen I. Ordnung in der Baulast der Länder und die Landstraßen II. Ordnung in der Baulast der Kreise. Hinzu kommen am Schluß die Gemeindestraßen. Die uns gestellte Aufgabe wäre also die, dieses ganze Mosaik an Straßen in eine einheitliche Ordnung zu bringen, damit durch sie das gut funktionierende Gesamtstraßennetz entsteht.

Was nun die Planung einer solchen Ordnung unseres Straßenwesens angeht, so muß zugestanden werden, daß hier noch alles in Bewegung ist. Wir kennen das Straßenbauprogramm des Bundesverkehrsministers. In diesem Bereich (Bundesfernstraßen) liegen also völlig klare Pläne vor. Auch die Bundesländer verfügen zu einem erheblichen Teil über langfristige Straßenbauprogramme für die in ihrer Obhut stehenden Landstraßen I. Ordnung, während dies bei den Landstraßen II. Ordnung, in der Baulast der Kreise, nur sehr bedingt gesagt werden kann. Es kommt hinzu, daß die sich dauernd verändernde Struktur unserer Wirtschaft, die immer weiter fortschreitende Motorisierung des flachen Landes und auch die Motorisierung der Landwirtschaft immer neue Aufgaben stellt, kurzum: Das Ganze befindet sich in einem permanenten Entwicklungsprozeß, der durch eine sinnvolle Ordnung nunmehr endlich eine Gestaltung finden muß. Fragt man die am Verkehr interessierten Abgeordneten nach ihrer Vorstellung, so sind sie gerne bereit zu sagen, daß sie sich gute Straßen bis ins letzte Dorf hinein wünschen. Nun, das ist auch unsere Meinung, denn auch im letzten Dorf wohnen Kraftfahrer, die Sonderabgaben bezahlen, auch im letzten Dorf sind wirtschaftliche Kräfte am Werk, die mit Rücksicht auf den Wettbewerb auf gute Verkehrswege nicht verzichten können.

Nun sind wir leider (!) noch sehr weit von der Verwirklichung solcher Pläne entfernt, ja, wir stehen erst am Anfang.

Von den rund 350 000 km Wege, die täglich vom Kraftfahrer benutzt werden müssen, sind nur rund 26 000 km Bundesfernstraßen. Legen wir für unsere Überlegungen das Straßenbaufinanzierungsgesetz zugrunde, so wäre zu sagen, daß rund 7,5 % der Länge des deutschen Straßennetzes durch dieses Gesetz und den dazugehörigen Ausbauplan ihre echte straßenbauliche Ordnung erfahren. Für den Rest kann man bei gutem Willen ein paar Ansatzmöglichkeiten zur Finanzierung darin finden, mit anderen Worten: Der Weg bis zur guten Straße ins letzte Dorf ist noch außerordentlich weit!

Wie oft haben wir an dieser Stelle schon darauf hingewiesen, daß die Masse des Kraftverkehrs Orts- und Nachbarschaftsverkehr ist. Darüber sollten uns auch die ungewöhnlich hohen Zahlen über die Dichte des Verkehrs auf einigen Autobahnteilstrecken oder Bundesstraßen nicht hinwegtäuschen. Hat man aber dieses Faktum einmal erkannt, dann muß man daraus nach den Gesetzen der Logik und des Rechts auch die Konsequenzen ziehen.

Aus dem vorstehend Gesagten muß nun geschlossen werden, daß die gesamten Planungsbehörden in Bund, Ländern, Kreisen und Gemeinden die Aufgabe haben, nunmehr für einen längeren Zeitraum von etwa zehn Jahren ein Programm zu erstellen, das als Gesamtplanung für ein gutes Straßennetz anzusehen und in Angriff zu nehmen ist. Hierbei macht man dann schnell die Feststellung, daß die Angst und Sorge vor der großen Zahl solche Pläne nur langsam reifen läßt. Dieses dauernde Den-Kopf-in-den-Sand-Stecken bringt uns jedoch um keinen Schritt weiter. Im Geschäftsbericht der Deutschen Straßenliga für das Jahr 1959 finden wir eine zahlenmäßige Vorstellung dieser Gesamtkosten, wobei man von den bisher bekannten Größenordnungen ausgeht, ohne daß hierbei bereits die vorgesehenen Umklassifizierungen von Landstraßen I. Ordnung in Bundesstraßen und Landstraßen II. Ordnung in Landstraßen der I. Ordnung berücksichtigt werden konnten. Das Zahlenbild der nächsten zehn Jahre sieht danach wie folgt aus:

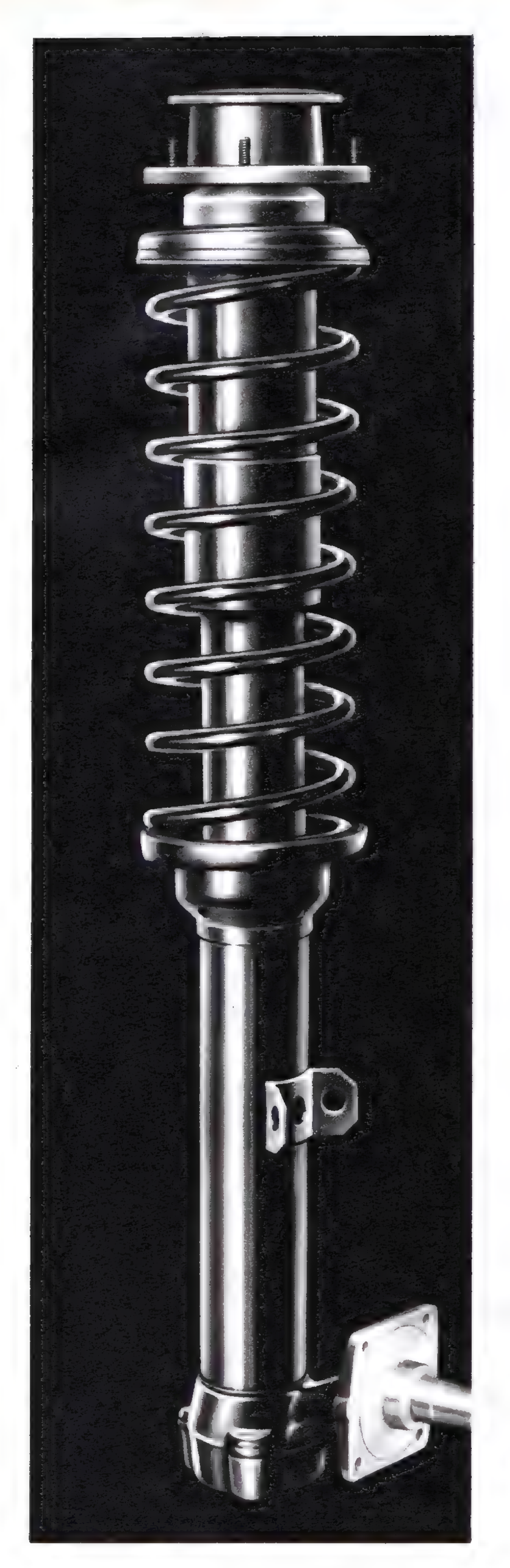
1. Der Bund *wird für die Unterhaltung und den Ausbau der Fernstraßen insgesamt* 21 Mrd. DM *aufwenden müssen.*
2. Die Bundesländer *sollten für die in ihrer* Baulast liegenden Landstraßen I. Ordnung in einem Rahmen von 9 Mrd. DM planen.
3. Die Landkreise *als Baulastträger der* Landstraßen II. Ordnung müßten ihren Gesamtaufwand mit dem gleichen Betrag von 9 Mrd. DM veranschlagen.
4. Die Städte und Gemeinden *benötigen zur Sanierung ihres Straßenverkehrs eine* Summe von rund 31 Mrd. DM

Es ergibt sich damit für die Gesamtplanung ein Kostenbetrag von 70 Mrd. DM

Diese Zahl von 70 Milliarden DM Straßenbaukosten ist sicherlich keine Utopie, denn sie wurde schon vor Jahren von recht bekannten und angesehenen Experten des Verkehrs genannt. Nachdem wir nun einmal diesen Schreckschuß losgelasssen haben, wäre es an der Zeit, nun auch zu sagen, wo denn diese 70 Milliarden herkommen sollen. Aber wir sind der Meinung, daß man die Wirkung dieses Schusses einmal abwarten sollte, um dann in einem weiteren Bericht zu sagen, wo dieses Geld zu finden ist und wie es verteilt werden müßte (insbesondere zugunsten der Kreise und Gemeinden), um die Pläne eines guten Gesamtstraßennetzes reifen zu lassen.

Ehe man sich nun die Köpfe heiß redet, wo dieses Geld herkommen soll, erscheint es uns vordringlich notwendig, zu klären, was denn überhaupt zu bauen notwendig ist. Diese Aufgabenstellung, die nur in Zusammenarbeit von Verkehrs- und Finanzexperten mit den Fachleuten der Raum- und Siedlungsplanung erarbeitet werden kann, ist neben all dem, was wir im letzten Jahrzehnt auf politischem und sozialem Gebiet für viele Jahre geordnet haben, das Problem Nummer 1. Nachdem wir — um diese Zahl bereits heute zu nennen — feststellen müssen, daß die Kraftfahrt von diesen 70 Milliarden DM allein bereits 52 Milliarden DM an spezifischen Straßenbaubeiträgen aufbringt, glauben wir ein Recht darauf zu haben, diese für ein Jahrzehnt geltende Ordnung unseres Straßenwesens mit allem Nachdruck zu fordern.

Der Bundestag hat, wenn er das Straßenbaufinanzierungsgesetz verabschiedet (es sei bemerkt, daß diese Zeilen zwei Tage vor der entscheidenden Sitzung geschrieben werden müssen!), sein Soll für den Straßenbau für einige Jahre erfüllt. Aber unsere Aufgabe fängt dann überhaupt erst an, wenn der erste Grundstein zu einer großzügigeren Finanzierung gelegt ist. Überlegen wir, daß Herr Minister Dr. Seebohm sein Straßenbauprogramm bereits im Jahre 1956 vorlegte und daß erst vier Jahre später die Gespräche für seine langfristige Finanzierung zu reifen begannen, dann haben wir eine ungefähre Vorstellung von dem, was uns erwartet. Aus diesen Gründen erscheint es mir dringend notwendig, daß die Wirtschaft und damit all jene Kreise, die an einem guten Straßennetz interessiert sind (und wer wäre dies nicht!), mit Hand anlegen, wenn es sich jetzt darum handelt, großzügig für die Zukunft zu planen. Raumordnung, Siedlung und Straßenbau sind eine Einheit. Fassen wir dieses Problem heute an, so haben wir die Hoffnung, eine wahrhafte Ordnung zu schaffen. Wird es auch nur um geringe Zeit vernachlässigt, so werden wir von der Entwicklung überrollt und das wirtschaftliche Chaos ist die Quittung für unsere Versäumnisse.



Feder-führend im Fahrkomfort

Hier wird konstruktive Sorgfalt meßbar: Überlange Federbeine, kombiniert mit Teleskop-Stoßdämpfern und Schraubenfedern, schlucken alles, was schlechte Straßen und scharfe Kurven einem Wagen zumuten können.
Wollen Sie allen Tücken der Strecke zum Trotz die überlegene Leistung des 60-PS-Motors (13,2 mkg Drehmoment) ausnützen, wollen Sie kurvenreiche Paßstraßen emporstürmen, bei „Grün" der erste sein, den Langsameren rasch hinter sich lassen? Tun Sie es unbesorgt! Der Taunus 17 M hält in jeder Situation sicheren Kontakt mit der Straße - das beweist Ihnen eine Probefahrt!

DM 6485,- ab Werk – Haftpflicht und Steuer DM 45,42 monatlich. Auf Wunsch erhalten Sie den Taunus 17 M – zwei- oder viertürig – auch mit Vierganggetriebe, automatischer Kupplung und sogar mit Stahlschiebedach. Die Credit AG für Ford-Fahrzeuge erleichtert Ihnen den Kauf Ihres

TAUNUS 17 M



0 PF 5

Die Welt vertraut FORD

Taunus 17 M – 2 türig – 4 türig – Kombi · Taunus 17 M auch mit Luxus-Ausstattung · Taunus 12 M – 2 türig – Kombi

Verkehr und Paragraphen

Erweiterung des Versicherungsschutzes in der Teilkaskoversicherung

Die Teilkaskoversicherung hat nach den bisherigen Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) nur Schäden durch Diebstahl und Brand gedeckt. Seit 1. Januar 1960 wurden nicht nur die Prämien in der Teilkaskoversicherung gesenkt, sondern es wurde gleichzeitig auch der Versicherungsschutz erweitert. Die Ausdehnung des Versicherungsschutzes gilt nicht nur für die neu abgeschlossene, sondern auch für laufende Versicherungsverträge. Worin besteht nun die Erweiterung des Versicherungsschutzes? Außer Schäden durch Diebstahl und Brand werden neuerdings noch folgende Schäden am Fahrzeug in die Teilkaskoversicherung ohne besondere Prämienberechnung eingeschlossen:

1. Schäden an der Verglasung des Fahrzeuges

Wie schon der Ausdruck „Verglasung" sagt, zählen hierzu alle Oberflächenglasteile des Fahrzeuges. Zur Verglasung gehören also nicht nur die Windschutzscheibe, sondern sämtliche Scheiben des Fahrzeugs. Aber auch die Scheinwerfergläser und die Deckgläser der Schluß- und Bremslichter zählen zur Verglasung. Dagegen gehören nicht zur Verglasung die Glühlampen.

Versichert sind nur die Bruchschäden an der Verglasung. Das Glas muß deshalb zu Bruch gegangen oder doch so schwer beschädigt worden sein, daß es über kurz oder lang zu Bruch geht. Bloße Beschädigungen an der Oberfläche einer Scheibe, z. B. durch Verkratzen, fallen nicht unter Versicherungsschutz. Auf welche Weise es zum Bruchschaden an der Verglasung gekommen ist, spielt dagegen keine Rolle. Die Scheibe muß deshalb nicht durch ein Unfallereignis, also durch ein plötzlich von außen wirkendes Ereignis, in die Brüche gegangen sein. Auch wenn z. B. die Windschutzscheibe infolge innerer Verspannung springt, müßte die Teilkaskoversicherung diesen Schaden tragen.

Durch die Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf Bruchschäden an der Verglasung sind die Schwierigkeiten beseitigt, die bisher immer wieder bei Zertrümmerung der Windschutzscheibe durch hochgeschleuderte Steinchen aufgetreten sind. Der Geschädigte braucht sich nicht mehr mit der Haftpflichtversicherung des schadenstiftenden Fahrzeuges herumzuschlagen, um sich dann schließlich sagen zu lassen, es läge ein unabwendbares Ereignis vor, so daß kein Anspruch auf Erstattung des Schadens bestehe. Der Geschädigte braucht jetzt nur mehr den Glasschaden seiner Teilkaskoversicherung zu melden, die ihn zu übernehmen hat.

2. Schäden durch Sturm

Unter Sturm wird hier eine starke, atmosphärisch bedingte Luftbewegung von mindestens Windstärke 8 verstanden. Gedeckt sind nur Schäden, die durch unmittelbare Einwirkung von Sturm entstanden sind, z. B. wenn das Fahrzeug vom Sturm hochgehoben und gegen eine Mauer geschleudert wird. Unter den Schutz der Teilkaskoversicherung fallen aber auch Schäden, die dadurch verursacht werden, daß der Sturm Gegenstände auf oder gegen das Fahrzeug wirft, z. B. wenn der Sturm einen Baum entwurzelt, einen Ast abbricht, einen Dachziegel herunterreißt und gegen das Fahrzeug schleudert. Nicht versichert sind dagegen Schäden, die auf ein durch den Wind veranlaßtes Verhalten des Fahrers zurückzuführen sind, z. B. wenn der Fahrer bei Seitenwind zu stark oder zu wenig entgegensteuert oder erschrickt und dadurch von der Fahrbahn abkommt.

3. Schäden durch Hagel

Auch hier muß die Beschädigung des Fahrzeugs – in der Regel des Lacks der Karosserie oder der Scheiben – durch unmittelbare Einwirkung des Hagels entstanden sein, z. B. wenn die Hagelkörner auf das Fahrzeug trommeln und die Karosserie verbeulen. Schäden dagegen, die nur mittelbar vom Hagel ausgelöst worden sind, fallen nicht unter Versicherungsschutz, z. B. wenn der Fahrer infolge des dichten Hagels die Übersicht über die Fahrbahn verliert und gegen einen Baum fährt.

4. Schäden durch Blitzschlag

Der Fahrzeugschaden muß wie bei Sturm und Hagel durch eine unmittelbare Einwirkung des Blitzes entstanden sein, z. B. der Blitz schlägt in das Fahrzeug ein. Gedeckt sind aber auch noch Schäden, die dadurch entstehen, daß durch Blitzschlag Gegenstände auf oder gegen das Fahrzeug fallen, z. B. eine vom Blitz gefällte Baumkrone stürzt auf das Fahrzeug. Nicht unter Versicherungsschutz fallen dagegen Schäden, die nur mittelbar auf Blitz zurückgeführt werden können, z. B. wenn der Fahrer durch einen grellen Blitz geblendet wird oder erschrickt und gegen einen Baum fährt.

5. Schäden durch Überschwemmung

Die Beschädigung des Fahrzeuges muß durch unmittelbare Einwirkung der Wassermassen entstanden sein, z. B. das Fahrzeug wird fortgespült und beschädigt. Gleichgültig ist, auf welches Ereignis die Überschwemmung zurückzuführen ist, z. B. auf Sturmflut, Dammriß, Wolkenbruch usw. Nicht gedeckt dagegen sind Schäden, die nur mittelbar mit der Überschwemmung zusammenhängen, z. B. wenn die Straße infolge Überschwemmung aufgeweicht ist, das Fahrzeug deswegen ins Schleudern kommt und gegen einen Baum fährt.

Der Versicherungsschutz in der Teilkaskoversicherung wurde also erheblich ausgedehnt. Da die Prämien im Vergleich zum Versicherungsschutz verhältnismäßig niedrig sind, kann nur jedem Fahrzeughalter der Abschluß einer Teilkaskoversicherung empfohlen werden. Da die Vollkaskoversicherung die Teilkaskoversicherung einschließt, kommt auch derjenige in den Genuß des erweiterten Versicherungsschutzes, der eine Vollkaskoversicherung unterhält. Soweit Schäden von der Teilkaskoversicherung gedeckt sind, müssen sie selbstverständlich auch von der Vollkaskoversicherung übernommen werden. Das gilt auch dann, wenn eine Selbstbeteiligung vereinbart ist und der Teilkaskoschaden unter dem Betrag der Selbstbeteiligung liegt. Unterhält z. B. jemand eine Vollkaskoversicherung mit einer Selbstbeteiligung von 800,– DM und geht die Windschutzscheibe im Wert von 120,– DM in Brüche, so muß die Vollkaskoversicherung den vollen Betrag von 120,– DM erstatten. Die Selbstbeteiligung bleibt in Ansehung des Teilkaskoschadens außer Betracht.

Dr. S.

URTEILE... URTEILE... URTEILE...

„Der Benutzer einer Autobahn hat den Abstand zu einem vor ihm fahrenden Fahrzeug und auch seine Geschwindigkeit so einzurichten, daß er mit Sicherheit ein Auffahren vermeiden kann, auch wenn der Vordermann plötzlich scharf abbremst."

(BGH, Urteil vom 12. 11. 59 – DAR 60, 46)

§§

„Reifen sind nur dann noch vorschriftsmäßig, wenn sie dem Fahrer gestatten, in jeder Lage den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Das trifft bei Zwillingsreifen schon dann nicht zu, wenn nur einer von ihnen völlig abgefahren ist."

(OLG Hamm, Urteil vom 3. 8. 59 – DAR 60, 55)

§§

„Der Inhaber einer Werkstätte, dem ein Kraftwagen während des Winters zur Reparatur übergeben wird, hat dafür zu sorgen, daß kein Schaden durch Einfrieren des Kühlwassers entstehen kann.

Übergibt ein Besitzer seinen Kraftwagen, in dessen Kühlerwasser kein Frostschutzmittel enthalten ist, im Winter einer Reparaturwerkstätte, muß er auf das Fehlen des Frostschutzmittels hinweisen. Unterläßt er diesen Hinweis, trifft ihn an dem Zerfrieren des Motors eine Mitschuld."

(OLG Nürnberg, Urteil vom 10. 11. 59 – DAR 60, 45)

§§

„Beim Fehlen eines Gehweges kann der Fußgänger zur Benutzung eines neben der Straße verlaufenden Pfades verpflichtet sein, wenn die Sicherheit des Straßenverkehrs und seine eigene Sicherheit dies gebieten."

(BGH, Urteil vom 24. 11. 59. – VRS Bd. 18, 85)

§§

„Ein nachts auf der Autobahn nicht nur ganz kurz haltendes überschweres Kraftfahrzeug ist auch bei brennenden Schlußleuchten und guter Sicht durch zwei von der Lichtanlage des Fahrzeugs unabhängige, tragbare Sicherungslampen oder andere Beleuchtungs- oder Warneinrichtungen auf ausreichende Entfernung zu sichern."

(BGH, Urteil vom 16. 10. 59.– DAR 60, 53)

§§

„Beim Wechsel des grünen zum gelben Farbzeichen muß dem Kraftfahrer eine kürzere als die übliche Reaktionszeit zugemutet werden."

(BayerObLG, Urteil vom 3. 11. 59 – VRS Bd. 18, 140)

MULTIGRAD

...es geht für Sie durch dick und dünn

Auch Sie haben sicher schon davon gehört. Und wenn nicht: Shell X-100 Multigrad verbreitert die Wirkungsspanne der auf die Jahreszeit abgestimmten Motorenöle so weit, daß man bei Hitze wie bei Kälte nur noch diese eine Ölsorte braucht.

Bei Kälte springt der Motor schneller an, denn das startfreudige Shell X-100 Multigrad fließt infolge seiner Dünnflüssigkeit an kalten Tagen sofort an die Schmierstelle. Mit der ersten Anlasserumdrehung bietet es dabei einen zusätzlichen Batterieschutz.

Und bei autobahnheißer Maschine bildet es einen zerreißfesten Schmierfilm von hoher Tragfähigkeit. Außerdem spart Shell X-100 Multigrad im motorstrapaziösen Stadtverkehr Kraftstoff.

Übrigens: Wenn Sie wissen wollen, wann für Ihren Motor der nächste Ölwechsel fällig ist, dann fragen Sie an der Shell-Station. Und wechseln Sie immer regelmäßig mit Shell X-100 Multigrad, wie es die Betriebsanleitung empfiehlt.



Sie fahren gut mit Shell



DER GROSSE WETTLAUF

NOTIZEN ZUM 30. GENFER AUTOMOBIL-SALON VON WILLI WIECZOREK

Die Schweiz ist wirklich ein Fleckchen Erde mit einer schönen, vollkommenen Landschaft. Daran ist nichts auszusetzen und nicht zu zweifeln. Und in der Schweiz sind besonders Genf und seine Umgebung so, wie sich die Menschen alles Schöne auf dieser Erde vorstellen: Berge, Täler, grüne Almen, blaue Seen, mondäne Städte, verträumte Dörfer, das alles auf einem verhältnismäßig engen Raum mit Genf als Mittelpunkt. Dieses Genf hat eine besondere Atmosphäre. Die Stadt ist zwar räumlich klein, aber ihre Bedeutung, ihr Einfluß und ihre Ausstrahlung sind seit jeher weltweit. Dementsprechend ist vieles, was hier geschieht, sehr gewichtig; so hat alles seinen Wert, und Genf hat dementsprechend auch seine Preise.

In der Welt des Automobils ist Genf mit seinem Salon ein Begriff. Keine Automobil-Ausstellung wird so beachtet wie die alljährliche Schau am Genfer See. Hier treten alle Automobilmarken der Welt unter gleichen Bedingungen in Wettbewerb, hier hat jede Marke ihre Chance, der allmächtige Automobilkonzern und der kleine Produzent. Daher trifft sich alljährlich auf dem völlig liberalisierten Automobilmarkt in Genf alles, zumal Verkaufserfolge in der Schweiz, noch dazu bei einem fairen und sehr kritisch eingestellten Publikum, auch außerhalb dieses Marktes aufmerksam verfolgt und oft entsprechend wie erfolgreich ausgewertet werden.

Der diesjährige 30. Internationale Genfer Automobil-Salon — Mercedes-Benz feierte zum Beispiel diesmal seine 20. Beteiligung — war mit beinahe tausend Firmen aus 19 Ländern wirklich die umfassendste Ausstellung dieser Art; hier wurde alles gezeigt, was es auf dem Automobilmarkt der Welt augenblicklich zu kaufen gibt. So zahlreich wie diesmal waren nie zuvor die automobilbauenden Länder in der Schweiz zum großen Wettlauf um die Gunst Seiner Majestät des Kunden angetreten. Auch die Sowjetunion stellte zum ersten Mal in Genf aus. Nach dem Angebot, nach der Art der Werbung, die in der Schweiz gemacht wird, nach den vielen Informationsgesprächen zu urteilen, wird das Jahr 1960 nicht nur in der Schweiz, sondern auch anderswo das beste Automobil-Verkaufsjahr werden und sicherlich 1959, das ein sehr gutes Neuwagen-Jahr war, übertreffen. Die Konkurrenz ist allerdings noch härter, da das Angebot noch größer, noch verlockender geworden ist. Selbst kleine Autonationen, wie zum Beispiel Schweden, Holland und die Tschechoslowakei, setzen alles daran, um auch in der Schweiz als einem sehr günstigen und beliebten Automobil-Handelsplatz zu internationalen Verkaufserfolgen zu kommen. Auch die Amerikaner hoffen in der Schweiz mit ihren „compact cars" gut ins Geschäft zu kommen.

70 000 Automobile kamen im vergangenen Jahr neu in den Verkehr auf Schweizer Straßen. Noch führt im Absatz mit Längen der VW — 1956 wurden in der Schweiz 16 500 Volkswagen zugelassen — vor Opel. Aber die Konkurrenz, besonders aus Frankreich, Italien und England, bedrängt hart die deutsche Spitzenposition. Auf Grund seiner Verkaufserfolge glaubte Wolfsburg in den letzten Jahren, es sich leisten zu können, mit der VW-Marke und den Trabanten dem Genfer Salon fernzubleiben. Diesmal war aber wieder der Volkswagen nebst Anhang in Genf vertreten, und zwar mit einer sehr attraktiven Schau. VW, Karmann Ghia und Porsche waren wieder da wie einst. Nicht genug damit, es fand sogar eine internationale VW-Pressekonferenz statt — sehr geschickt inszeniert von dem gewieften Pressechef Frank Novotny — und im Mittelpunkt mit einer vielbeachteten, ausgezeichneten Ansprache des Generaldirektors der Volkswagen GmbH, Professor Dr.-Ing. E. h. Heinz Nordhoff.

Diese natürlich unter den besonderen Aspekten Wolfsburgs gehaltene Rede hatte hochinteressante Feststellungen und Zahlen. 614 000 europäische Wagen wurden 1959 nach den USA importiert, unter denen der VW mit 151 000 Stück weit an der Spitze liegt. Diese 151 000 Volkswagen deckten bei weitem nicht den tatsächlichen Bedarf des USA-Marktes. Mit einer gewissen Genugtuung bemerkte der Redner: Kein einziger Volkswagen steht unverkauft in den USA; dafür aber jetzt etwa 125 000 andere, unverkaufte europäische Kleinwagen. Weitere interessante Zahlen des VW-Exportes, der nach 19 Ländern geht: In Kanada wurden im letzten Jahr 33 000 Volkswagen verkauft, in Afrika 27 000, Australien 23 000, in Brasilien 19 000, in Asien über 12 000. Im vergangenen Jahr wurden 697 000 Volkswagen und Transporter hergestellt, davon wurden 404 000 exportiert. Für 1960 sieht das Produktionsprogramm 817 000 Stück vor bei einem täglichen Höchstausstoß von 4000 Einheiten.

Und wann kommt der neue VW? Natürlich ging Professor Dr. Nordhoff auch darauf ein,



Oben: Auch in Genf wurden die neuen Mercedes-Benz-Sechszylinder-Wagen der Typenreihe 220 genauso stark beachtet wie die bildschönen Sportwagen. Im Angebot der „großen Europäer" sind die Wagen mit dem weltberühmten Mercedes-Stern nach wie vor eine Klasse für sich.

Links: Wie beim Debüt in Frankfurt, so fand in Genf der neue 2,3 Liter Borgward viel Anklang. Im Frühjahr erscheint diese elegante Neuschöpfung aus Bremen auf dem Markt zu einem Preis von 12 350,— DM. Die Ausstattung mit Luftfederung kostet 800,— DM mehr.





Oben: Der VW, der meistgekaufte Wagen der Welt, ist natürlich für viele Stilisten ein begehrtes Versuchsobjekt, die an Stelle der alten Karosserie dem Wagen gern ein neues Kleid anpassen möchten. So stellt sich Frua einen modernen VW vor. Diese Karosserie wurde von der Genfer Firma Italosuisse auf einem Original-VW-Chassis gebaut. Die Sonderanfertigung kostet die „Kleinigkeit" von 12 800 Schweizer Franken; in D-Mark ist es etwa die gleiche Summe. – Daneben: Das Gesicht der von Frua entworfenen VW-Sonderanfertigung.



Alfa Romeo ist bekannt für schnelle und schöne Sportwagen. In Genf stellte die Mailänder Firma zwei neue Guilietta-Sprint-Spezialkarosserien aus. Unser Bild zeigt das superleichte Coupé von Zagato.



Das Mehrzweckauto, Liefer-, Geschäfts-Familienwagen in einem Modell, ist immer mehr gefragt. Das ist der neue Citroën Station-Car, Modell „Familiale" JD 19; er bietet acht Personen Platz.

Unten: Volvo, Schweden, kommt auch in der Schweiz mit seinen Modellen gut ins Geschäft. Das neue Volvo Sportcoupé P 1800 soll noch in diesem Jahr auf dem Markt erscheinen.



und zwar mit Formulierungen, die man nach beiden Richtungen auslegen kann; er sagte wörtlich: „Der VW wird immer besser, wie schon in all den Jahren, aber er bleibt sehr bewußt ein VW, solange nicht entweder sinkendes Interesse des Publikums an diesem Typ des Volkswagens eine Abkehr erzwingt, oder wir eine Lösung gefunden haben, die der heutigen so hoch überlegen ist, daß unsere Verantwortung als Unternehmer eine Änderung des Volkswagens unausweichlich macht. Keine dieser beiden Voraussetzungen ist im mindesten erfüllt, aber auf beide sind wir aufs beste vorbereitet. Wir wissen genau, was wir wollen und wir wissen auch, wie wir das machen." Soweit Professor Nordhoff.

Auch wir glauben, daß der viermillionste VW so aussehen wird wie heute und daß das Verkaufsschlagwort „kein Modellwechsel" weiter zutrifft. Das schließt aber nicht aus, daß eines Tages zu diesem weiter unverändert gebauten heutigen VW-Typ ein neues Modell mit einem stärkeren Motor als zweiter Typ in das Produktionsprogramm von Wolfsburg aufgenommen wird. Solche Umstellungen erfordern neben einer genauen Planung viel Zeit, zumal der bisherige Produktionsablauf ungestört weiter abrollen soll. Wer in letzter Zeit die Dezentralisierung des riesigen Produktionsapparates von Europas größter Automobilfabrik aufmerksam verfolgte, der könnte auch in dieser Auflockerung Anzeichen für eine planvolle Vorbereitung auf ein neues Modell sehen. So deuten wir die vielsagenden Worte Nordhoffs „aufs beste vorbereitet". In einer Antwort auf eine Frage präzisierte der Boß aus Wolfsburg noch: „Wir entwickeln ständig neue Automobile und sind jederzeit in der Lage, das Modell zu ändern. Eine Notwendigkeit besteht jetzt allerdings nicht".

Solange natürlich der neue VW noch nicht da ist, werden sowohl „Illustrierten-Konstrukteure" wie ernsthafte Stilisten Gelegenheit nehmen, diesem beliebtesten Automobil der Welt ein anderes Gesicht zu geben. Auf dem diesjährigen Genfer Salon, der bei bekannten Modellen eine Fülle von Varianten brachte, wurde auch „ein neuer VW" ausgestellt. Das vielbeachtete und nach einem Entwurf von Frua von der Genfer Karosserie-Firma Italosuisse gefertigte moderne VW-Stilkleid wurde auf dem Originalchassis gebaut. Der Preis für diesen einmaligen VW beträgt 12 800 Schweizer Franken; in D-Mark ist das etwa die gleiche Summe. Ebenfalls auf VW-Teilen basieren ein zweisitziges Sportcabriolet und ein Spider, beide Wagen mit wenig ansprechenden Äußeren sind von Enzmann, Schweiz, hergestellt.



Das bekannte Schweizer Karosserie-Werk Beutler stellte sich mit zwei viersitzigen Porsche-Wagen vor. Das Originalchassis eines Porsche 1600 Super wurde um 20 cm verlängert und hierauf eine sehr ansprechende Karosserie geformt. Der Innenraum gibt bequem vier Personen Platz. Der Preis ist 26 900 Franken. Ein Porsche 1600 normal wurde ebenfalls, sehr gelungen, zu einem viersitzigen Coupé verwandelt. Dabei wurde das Originalchassis um 25 cm verlängert. Preis 25 900 Franken. Ob allerdings diese VW- und Porsche-Versionen, die etwas Besonderes für Liebhaber sind, die gleichen Fahreigenschaften haben wie die Originale, bleibt dahingestellt. Jedenfalls beweist die Fülle von Abänderungen an bekannten Neuheiten, daß im Zeichen der Massen-Automobilgesichter bei vielen Interessenten ein starker Drang nach einer individuellen Autoform vorhanden ist.

Wagen mit sportlicher Linie waren in Genf Trumpf. Was die Stilisten von Rang und Namen gerade auf diesem Gebiet präsentierten, war eine wahre Augenweide. Das Paradestück war auch hier der Cadillac von Pinin Farina, der ein Schaustück aller Salons ist. Die französische Firma Facel Vega, bekannt für elegante Karosserien, stellte ihren 1,6-Liter-Sportwagen als Facellia-Coupé vor, schneeweiß mit schwarzen Polstern, raffiniert und charmant. Bei Alfa Romeo war neben dem 2-Liter-Spider ein metallisierendes Giulietta-Coupé mit sehr viel Sicht die Attraktion. Die Prachtstücke bei Fiat waren zwei von Pinin Farina karosserierte Wagen, 1500 und 1200, als traumhaft schöne Cabriolets. Ferrari und Maserati brillierten mit ihren bekannten, schönen Sport- und Reisewagen, mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Vom Angebot von Lancia wurde der Lancia Flaminia GT als Touren-Cabriolet sehr beachtet. Bei den Kleinwagen war das zweisitzige Cabriolet „Bianchina", weiß mit schwarzen Zierleisten, der Edelstein. Autobianchi hat mit dieser Neuschöpfung ein Meisterwerk geleistet.

Sehr reichhaltig war auch das Angebot der englischen Automobil-Industrie, zumal Modelle der British Motor Corporation und der Rootes Gruppe im letzten Jahr gute Verkaufserfolge in der Schweiz hatten. Drei neue Engländer erregten viel Aufmerksamkeit: Das viersitzige Triumph Herald Cabriolet mit bemerkenswerten konstruktiven Details, der Hillman Husky, ein gelungener Typ eines Mehrzweckwagens und ein Gran-Tourismo-Wagen des englischen Konstrukteurs Gordon mit italienischer Karosserie. Genau wie die Engländer auf dem Schweizer Markt mehr Boden gewinnen, so hat auch die schwedische Automobilfabrik Volvo ihren Kundenkreis in der Schweiz gut erweitert. Ihre Modelle fanden viel Beachtung. Was übrigens bei der Fahrt durch die Schweiz besonders auffiel, waren die zahlreichen neuen Verkaufsniederlassungen von Volvo und Austin Morris. Renault hatte als Clou der Ausstellung die gepflasterte Holperbahn vom Pariser Salon original in Genf aufgebaut und bewies auch hier einem interessierten Publikum die Vorzüge der Aerostable-Federung an der Dauphine.

Großes Interesse lösten in Genf auch die verschiedenen Modelle der Mehrzweckwagen aus. Fast jede Automarke von Rang war hier mit einem oder mehreren Typen eines Station-Car vertreten. Dieser Wagentyp – der Liefer- oder Geschäftswagen und das Familienauto – ist immer mehr gefragt. Gut durchkonstruierte ausländische Mehrzweckwagen sahen wir bei Citroën zum Beispiel mit dem Modell Familiale JD 19, der Raum für acht Personen hat, bei Peugeot, Simca und bei der Rootes Gruppe mit dem erwähnten neuen Hillman Husky. Auf dem Gebiet eines bewährten Mehrzweckfahrzeuges haben die Ausländer vor den deutschen Modellen einen klaren Vorsprung.

Das vollständige deutsche Angebot zeigte sich auch in Genf im besten Licht. Besonderes Interesse löste der vorteilhaft placierte und gut aufgebaute Mercedes-Benz- und Auto Union-Stand aus und hier vor allem die sportlichen Typen. Bei Borgward stand die neue, bereits in Frankfurt vorgestellte 2,3-Liter-Sechszylinder-Limousine im Blick- und Mittelpunkt. Dieses formschöne Auto erscheint im Frühjahr auf dem Markt. Der Preis ist 12 350 DM. Die vollautomatisch arbeitende Luftfederung, das Ergebnis einer Zusammenarbeit mit Phönix-Firestone (Federbälge) und Bosch (Regulierventile), kostet einen Aufpreis von 800 DM. Auf dem BMW-Stand war, der Beliebtheit dieser Marke in der Schweiz entsprechend, das Interesse groß für die 700er Limousine. Lloyd hatte seinen Stand ganz auf die attraktive „Arabella", Goliath auf das schöne 1100er Coupé und NSU auf seine Sport-Prinzen abgestellt. Die deutschen Opel- und Ford-Modelle glänzten in bester amerikanischer und englischer Konzern-Umgebung.

Daß Genf in diesem Jahr mit allen Abteilungen – Automobile, Nutzfahrzeuge, Wohnwagen, Motorbooten, Zweirädern und Zubehör – ein solcher Erfolg war, liegt auch in der vorbildlich gelösten, neuen Raumaufteilung. Durch den Bau der neuen Halle konnten die einzelnen Stände aufgelockert werden. Davon profitierte der Besucher, der auf den ersten Blick einen aufschlußreichen Vergleich anstellen konnte. Übrigens benutzte manche Firma die willkommene Gelegenheit, ihr Angebot in einen entsprechenden repräsentativen Rahmen zu stellen. Das Debüt der russischen Wagen löste nur Neugierde aus. Das Kaufinteresse war gering, denn gerade beim Kauf eines Automobils denken die Schweizer sehr kritisch.

Bis zum nächsten großen Salon in Paris im Oktober ist noch mehr als ein halbes Jahr Zeit. Hoffen wir, daß bis dahin bei manchen Automobilfirmen die Pläne für echte Neuheiten zum Reifen kommen und wir in Paris einen Auto-Herbst mit den Debüts erleben, die für den Genfer Auto-Frühling prophezeit waren, aber dann nur auf dem Papier standen.





Oben: Ein Kleinwagen kann auch sehr schön aussehen. Das ist das Cabriolet „Bianchina", gebaut von der italienischen Firma Autobianchi auf einem Fiat 500. Übrigens waren in Genf die meisten Sonderkarosserien auf Fiat-Modellen zu sehen.

Mitte: Das ist das viersitzige Spezialcoupe der Firma Beutler, Schweiz, gebaut auf einem Porsche-Originalchassis. Das Fahrgestell wurde um 200 mm verlängert. Motor 1600 Super. Preis dieser Spezialanfertigung etwa 26 900 DM.

Rechts: Triumph Herald stellte in Genf seinen Vierzylinder als Cabrio vor. Dieser englische Mittelklassenwagen, konstruiert nach dem Prinzip niedriger Unterhaltungskosten, steckt voller neuer Ideen. So ist zum Beispiel die Karosserie aus Einzelteilen zusammengesetzt, das Verdeck im Nu zusammenklappbar und die Lenksäule verstellbar. *Fotos: A. Woda*

Frohe Ostern mit „Knirps"

Wenn Sie besonders aufmerksam sein wollen, schenken Sie den neuen **Auto-„Knirps" für Damen.** Er ist kleiner und zierlicher als der bekannte Auto-„Knirps" für Herren, chic, elegant und praktisch. Seine Ausstattung, pepita-gemustert sowie in schwarzem oder rotem Lack, entspricht der Mode. Der Auto-„Knirps" hat seinen ständigen Platz im Wagen – so ist er bei Regen unterwegs oder am Ziel auch wirklich zur Hand.



Sicher ist sicher – immer mit „Knirps"
Der mit dem roten Punkt
Der meistgekaufte Taschenschirm der Welt

Was kostet mein Kraftfahrzeug?

Nicht nur im privaten Lebensbereich, sondern auch im Betrieb bilden die Kosten für die Fahrzeughaltung einen recht erheblichen Teil der Gesamtausgaben. Meist kostet das Fahren sogar mehr als die Wohnung. Statistiker wollen errechnet haben, daß rund 10% des Volkseinkommens auf der Straße verfahren werden.

Genaue Berechnungen über die Fahrzeughaltungskosten hat schon vor Jahren unser Bundesfinanzministerium aufgestellt und ist dabei auf folgende Pauschalsätze gekommen:

PKW	25 Pfg. pro km
Kleinwagen bis 500 ccm	18 Pfg. pro km
Motorräder	11 Pfg. pro km
Mopeds	6 Pfg. pro km

Diese Kostensätze werden von der Steuerbehörde als absetzbarer Aufwand bei der Benutzung eigener Kraftfahrzeuge für Fahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte anerkannt. Auch für die Reisekosten der Lohnsteuerpflichtigen werden die gleichen Kilometersätze zugestanden. Besondere Reisekostenbestimmungen gelten jedoch für Beamte und Behördenangestellte, wenn sie „beamteneigene" oder „privateigene" Kraftfahrzeuge für Dienstfahrten benutzen.

Die genannten Pauschsätze bieten zweifellos gute Anhaltspunkte für die Kilometerkosten, aber sehr häufig wird es doch notwendig, die Haltungs- und Betriebskosten eines Fahrzeuges genauer zu berechnen, wobei auch die jeweils vorliegenden Betriebsverhältnisse einkalkuliert werden sollen.

Wie bei jeder Wirtschaftlichkeitsberechnung müssen auch hier die einzelnen Kostenfaktoren systematisch aufgeteilt werden nach den stehenden Kosten, die unabhängig vom Ausnützungsgrad in stets gleicher Höhe anfallen und den reinen Betriebskosten, die mit der jährlichen Fahrleistung linear ansteigen. Auf buchungs- oder steuertechnische Erwägungen kann dabei keine Rücksicht genommen werden, da es sich hier um rein betriebswirtschaftliche Kostenrechnungen handelt.

Zu den einzelnen Rechnungsposten, die in der nachstehenden Kostentabelle aufgeführt sind, erscheinen noch folgende Erläuterungen notwendig:

Der *Listenpreis* setzt sich zusammen aus dem Grundpreis ab Werk, Zollgrenze oder Importeur und dem Aufpreis für serienmäßig eingebautes Zubehör, wie Heizung, Klima-Anlage, Scheibenwascher, Lichthupe und ähnliches.

Die *Überführungskosten*, denen zur Vereinfachung des Rechnungsganges auch die Zulassungskosten zugeschlagen wurden, sind nach der Fahrzeuggröße gestaffelt:

Zweiradfahrzeuge	10 bis 30 DM
Kleinwagen bis 700 ccm	100 bis 150 DM
übrige PKW und Kombiwagen	200 DM

Lediglich bei einem italienischen Fabrikat waren die Überführungs- und Zulassungskosten mit dem tatsächlich anfallenden Betrag von 450 DM einzusetzen.

A) Feststehende Auslagen pro Jahr:

1. Abschreibung. Bei der Steuerveranlagung wird die Abschreibung der Beschaffungskosten linear mit einem gleichbleibenden Prozentsatz vom gesamten Neuwert oder degressiv vom jeweiligen Buchwert vorgenommen. Bei rein betriebswirtschaftlichen Berechnungen, wie sie hier vorliegen, wird die Tilgung der Anschaffungskosten vom Buchwert des neuen Fahrzeuges ohne Wert der Bereifung errechnet, weil sonst die Bereifungskosten doppelt einkalkuliert würden. Zur übersichtlichen Gestaltung der Kostentabelle wird außerdem die Tilgung unterteilt in eine gleichbleibende Grundabschreibung und in die von der Fahrzeugausnützung abhängige Wertminderung durch Verschleiß. Die Grundabschreibung kann einheitlich mit 15% der Anschaffungskosten ohne Bereifung angesetzt werden, für Mopeds sind 20% angemessen. Die zusätzliche Wertminderung durch Verschleiß ist unter Punkt 11 näher erläutert.

2. Verzinsung. Die Verzinsung der Beschaffungskosten ohne Wert der Bereifung ist mit 6% einzusetzen. Zwar hält der private Fahrzeughalter nicht viel von solchen Zinsberechnungen, aber durch die Festlegung eines nicht unbeträchtlichen Kapitals im Kraftfahrzeug tritt doch ein Zinsentgang ein, der als ein Teil der Haltungskosten zu buchen ist. In der Steuerveranlagung ist aber die Kapitalverzinsung nur einzusetzen, wenn eine tatsächliche Zinszahlung anfällt. Die Zinssätze können natürlich besonders bei Abzahlungskäufen oder bei Inanspruchnahme von Fremdgeld erheblich höher liegen.

3. Die Kraftfahrzeugsteuer ist für jährliche Zahlung berechnet und erhöht sich bei vierteljährlicher Entrichtung um 6%, bei halbjährlicher Zahlung um 3%.

4. Haftpflichtversicherungsprämie. Durchwegs wurden die neuen Prämiensätze für niedrigste Deckungssummen (100 000 DM für Zweiradfahrzeuge und PKW, 150 000 DM für Kombiwagen) eingesetzt. Der 5%ige Versicherungssteuerzuschlag ist bereits einbezogen.

Bei ausländischen Kraftfahrzeugen ist die für den Prämientarif maßgebende Motorleistung nach DIN-PS mitunter nicht bekannt, sondern nur die SAE-PS-Leistung angegeben. Die Einstufung nach DIN-PS-Leistung ist auf Grund überschlägiger Schätzung erfolgt. Fehler dürften sich dadurch nicht eingeschlichen haben, da die Leistung in keinem Fall in einen Grenzbereich der PS-Klassen fiel. Fahrzeugvollversicherung (Kasko) und Insassenversicherung sind in den aufgeführten Prämien nicht enthalten.

5. Die Garagenmiete läßt sich nur in jedem Einzelfall genau erfassen. Als Durchschnittssätze pro Jahr wurden bei der vorliegenden Berechnung angenommen:

Motorräder und -roller	100 DM
Kleinwagen bis 400 ccm	240 DM
Kleinwagen von 400 bis 700 ccm	300 DM
PKW und Kombiwagen von 700 bis 1700 ccm	360 DM
PKW von 1700 bis 3200 ccm	420 DM
PKW über 3200 ccm	480 DM

6. Waschen und Pflege des Fahrzeuges wurden der vereinfachten Rechnung wegen kostenmäßig den feststehenden Auslagen zugeordnet. Als Grundbeträge für diese Kosten wurden, bei angenommen 20 000 km Jahresleistung, veranschlagt (pro Jahr):

Moped	35 DM
Motorräder und -roller	80 DM
Kleinwagen bis 400 ccm	200 DM
Kleinwagen von 400 bis 700 ccm	250 DM
PKW und Kombiwagen von 700 bis 1700 ccm	300 DM
PKW von 1700 bis 3200 ccm	350 DM
PKW über 3200 ccm	400 DM

Angemessene Zu- und Abschläge wurden entsprechend der Fahrzeugausnützung in der Kostentabelle berücksichtigt.

7. Nebenausgaben erwachsen beim Fahren in vielgestaltiger Form, seien es Parkgebühren, Trinkgelder für Gefälligkeiten, ADAC-Beitrag, Fachzeitschriften, oder auch einmal Verwarnungsgebühren u. dgl. mehr. Dafür rechneten wir pro Jahr für

Mopeds	30 DM
Motorräder und -roller	60 DM
Kleinwagen bis 700 ccm	140 DM
PKW über 700 ccm	200 DM

B) Reine Betriebskosten pro 100 km.

8. Kraftstoff. Bei der Fertigstellung dieser Kostenberechnung war die Entwicklung der Kraftstoffpreise noch nicht abzusehen und auch die Anhebung der Mineralölsteuer stand erst vor der Entscheidung. Dem momentanen Preisstand der Markenkraftstoffe entsprechend wurden

für Benzin	–,57 DM pro Liter
für Super-Benzin	–,64 DM pro Liter
für Zweitaktgemisch 1 : 40	–,61 DM pro Liter
für Zweitaktgemisch 1 : 25	–,63 DM pro Liter

in Rechnung gestellt.

Die Verbrauchswerte zur Errechnung der Kraftstoffkosten stützen sich auf eigene Messungen und, soweit keine Ergebnisse vorlagen, auf den Normverbrauch zuzüglich 10%. Bei Fahrzeugen, die nach Werksangabe mit Super-Kraftstoff zu fahren sind, wurde dessen höherer Preis angerechnet.

9. Ölverbrauch. Einschließlich des Ölwechsels kann dieser bei Vier-Takt-Motoren je nach Größe mit 0,1–0,3 Liter/100 Kilometer abgegrenzt werden.

10. Reparaturen. Nach dem Ergebnis umfassender Erhebungen sind die Aufwendungen pro 100 km für Reparaturen, Ersatzteile und Zubehör einschließlich der Rücklagen für Generalüberholung wie folgt zu staffeln:

Moped	0,40 DM
Motorräder und -roller bis 250 ccm	0,75 DM
Motorräder über 250 ccm	1,00 DM
Kleinwagen bis 400 ccm	1,50 DM
Kleinwagen von 400 bis 700 ccm	1,75 DM
PKW und Kombiwagen von 700 bis 1700 ccm	2,00 DM
PKW von 1700 bis 2600 ccm	2,40 DM
PKW über 2600 ccm	2,80 DM

Naturgemäß üben Fahrweise sowie Straßen- und Belastungsverhältnisse entscheidenden Einfluß auf diese Kostenposition aus.

11. Wertminderung. Hierunter ist bei betriebswirtschaftlichen Berechnungen jener Anteil der Abschreibung zu verstehen, der nur durch Verschleiß bedingt ist und linear von der jährlichen Fahrleistung abhängt. Die Wertminderung beträgt, auf je 100 km Fahrleistung abgestellt,

für Zweiradfahrzeuge	1/3‰
für Kleinwagen bis 700 ccm	1/3‰
für die übrigen PKW und Kombiwagen	1/4‰

des Neufahrzeugbuchwertes ohne Bereifung.

12. Bereifung. Die durchschnittliche Reifenlebensdauer liegt bei

10 000 km für Mopeds
20 000 km für Motorräder und -roller
25 000 km für Kleinwagen bis 700 ccm
30 000 km für PKW und Kombiwagen über 700 ccm.

Die Abhängigkeit der Kilometerkosten von der jährlichen Fahrleistung geht aus der nachstehenden Kostentabelle hervor, in der die einzelnen Ausgabeposten für die zur Zeit marktgängigsten Typen zusammengestellt sind. Natürlich können die errechneten Kilometersätze nur als Mittelwerte angesehen werden, weil die tatsächlich anfallenden Kosten doch sehr wesentlich von Fahrweise, Belastungs-, Weg- und Betriebsverhältnissen beeinflußt werden.

Wa.

Kostenaufstellung für Zweiradfahrzeuge u. Kleinwagen bis 700 ccm

(Stand Frühjahr 1960)

Hubraum (ccm)	Moped 48	Motorrad 100 ccm 97	Motorrad 250 ccm 245	Motorrad 600 ccm 590	Roller 125 ccm 123	Roller 175 ccm 174	FMR (Messerschmitt) KR 200 191	BMW Isetta 250 ccm 245	Goggomobil T 250 245	BMW Isetta 300 ccm 293	Goggomobil T 300 293	Goggomobil T 400 392	Citroen 2 CV „Montpli" 425	Fiat 500 Luxus 479	BMW 600 585	DAF 600 de Luxe 590	Fiat 600 629	Goggomobil Isar 600 584	Lloyd Alexander 596	Lloyd Alexander TS 596	NSU Prinz II 583	NSU Prinz 30 (E) 583	BMW 700 696	Goggomobil Isar 700 688
Listenpreis	720,—	1075,—	2100,—	3235,—	1300,—	1650,—	2395,—	2695,—	3097,—	2755,—	3175,—	3237,—	3950,—	3470,—	3985,—	4690,—	4330,—	4330,—	4058,—	4328,—	3860,—	4153,—	4760,—	4470,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	15,—	30,—	30,—	30,—	30,—	30,—	100,—	100,—	100,—	100,—	100,—	100,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—	150,—
	735,—	1105,—	2130,—	3265,—	1330,—	1680,—	2495,—	2795,—	3197,—	2855,—	3257,—	3337,—	4100,—	3620,—	4135,—	4840,—	4480,—	4480,—	4208,—	4478,—	4010,—	4303,—	4910,—	4620,—
– Wert der Bereifung	26,80	68,20	90,20	95,40	57,80	81,80	127,20	228,—	195,—	228,—	195,—	195,—	352,50	234,50	258,50	297,—	263,—	269,—	280,50	280,50	234,50	234,50	297,—	269,—
Buchwert ohne Bereifung	708,20	1036,80	2039,80	3169,60	1272,20	1798,20	2367,80	2567,—	3002,—	2627,—	3062,—	3142,—	3747,50	3385,50	3876,50	4543,—	4197,—	4211,—	3927,50	4197,50	3775,50	4068,50	4613,—	4351,—
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:																								
1. 15% Abschreibung	*141,64	155,52	305,97	475,43	190,83	269,73	355,17	385,05	450,30	394,05	459,30	471,30	562,13	507,83	581,46	681,45	629,55	631,65	589,13	629,63	566,33	610,28	691,95	652,65
2. 6% Verzinsung	42,49	62,21	122,39	190,17	76,33	107,89	142,07	154,02	180,12	157,62	183,72	188,52	224,85	203,13	232,59	272,58	251,82	252,66	235,65	251,85	226,53	244,11	276,78	261,06
3. Kraftfahrzeugsteuer	—,—	15,—	36,—	87,—	18,—	26,—	29,—	44,—	44,—	44,—	44,—	58,—	72,—	72,—	87,—	87,—	101,—	87,—	87,—	87,—	87,—	87,—	101,—	101,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	19,80	21,—	101,85	262,50	71,40	71,40	101,85	119,70	119,70	119,70	119,70	168,—	119,70	119,70	168,—	168,—	168,—	168,—	136,50	205,80	168,—	205,80	205,80	205,80
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	4,20	4,20	5,25	15,75	5,25	5,25	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	10,50	15,75	10,50	15,75	15,75	15,75
5. Garagenmiete	—,—	100,—	100,—	100,—	100,—	100,—	240,—	240,—	240,—	240,—	240,—	240,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—
6. Waschen und Pflege	35,—	80,—	80,—	80,—	80,—	80,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—	250,—
7. a) Sonstige Nebenausgaben	30,—	60,—	60,—	60,—	60,—	60,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—
b) Fahrerbekleidung	60,—	150,—	150,—	150,—	100,—	100,—																		
Summe d. feststehend. Auslagen pro Jahr	332,23	647,93	961,46	1420,85	701,81	820,27	1218,59	1293,27	1384,62	1305,87	1397,22	1476,32	1679,18	1603,16	1769,57	1909,53	1850,87	1839,81	1748,78	1880,03	1748,36	1852,94	1981,28	1926,26
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:																								
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)			2,28	3,14				3,08		3,08			3,08	3,53	3,82	4,05	3,88	4,16	3,71	3,71	4,05	4,28	4,22	4,33
2-Takt-Gem. (pro Ltr. 0,61 bzw. 0,63 DM)	1,26	1,69			2,05	2,21	2,71		3,76		4,10	4,22												
9. Öl (pro Ltr. 2,80 DM)			—,28	—,42				—,42		—,42			—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42	—,42
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	—,40	—,75	—,75	1,—	—,75	—,75	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75
11. Wertminderung ½‰	—,24	—,35	—,68	1,06	—,42	—,60	—,79	—,88	1,—	—,88	1,02	1,05	1,25	1,13	1,29	1,51	1,40	1,40	1,31	1,40	1,26	1,36	1,54	1,45
12. Bereifung	—,27	—,34	—,45	—,48	—,29	—,41	—,38	—,73	—,62	—,73	—,62	—,62	1,13	—,75	—,83	—,95	—,91	—,86	—,90	—,90	—,75	—,75	—,95	—,86
Summe d. reinen Betriebskosten pro 100 km	2,17	3,33	4,44	6,10	3,51	3,97	5,38	6,59	6,90	6,61	7,24	7,39	7,63	7,58	8,11	8,68	8,36	8,59	8,09	8,18	8,23	8,56	8,88	8,81
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:																								
5 000 km	8,6	15,9	23,3	34,1	17,1	20,0	28,3	31,0	33,1	31,2	33,7	35,4	39,7	38,1	42,0	45,4	43,9	43,9	41,6	44,3	41,7	44,1	47,0	45,8
10 000 km	5,5	9,8	14,1	20,3	10,5	18,2	17,1	19,0	20,2	19,2	20,7	21,7	23,9	23,1	25,3	27,3	26,4	26,5	25,1	26,5	25,2	26,6	28,2	27,6
15 000 km	4,5	7,8	11,0	15,7	8,3	9,6	13,3	15,0	16,0	15,1	16,4	17,1	18,7	18,1	19,7	21,2	20,5	20,7	19,6	20,5	19,7	20,7	21,9	21,5
20 000 km	3,9	6,8	9,4	13,4	7,2	8,3	11,5	13,1	13,8	13,1	14,2	14,8	16,0	15,6	17,0	18,2	17,6	17,8	16,8	17,6	17,0	17,8	18,8	18,4
30 000 km	3,4	5,8	7,9	11,1	6,1	7,0	9,6	11,1	11,7	11,1	12,0	12,5	13,4	13,1	14,2	15,2	14,7	14,9	14,1	14,6	14,2	14,9	15,6	15,4
40 000 km	3,2	5,2	7,1	10,0	5,6	6,3	8,7	10,1	10,6	10,1	11,0	11,3	12,1	11,8	12,8	13,7	13,2	13,4	12,7	13,1	12,9	13,4	14,1	13,9

*) 20% Abschreibung.

Für die unter den feststehenden Auslagen angegebenen Unkostenbeträge wurde bei den Motorrädern und Motorrollern eine jährliche Fahrleistung von 10 000 km zugrunde gelegt.

Kostenaufstellung für Personenkraftwagen über 700 ccm bis 1700 ccm und Kombiwagen (Stand Frühjahr 1960)

Hubraum (ccm)	DKW Junior 741	Austin Seven 850 de Luxe 848	Renault Dauphine 845	Lloyd Arabella 897	VEB Automobilwerk Eisenach Wartburg 900	Auto Union 1000 981	Auto Union 1000 S 981	Fiat 1100 Luxus 1089	Goliath Hansa 1100 (40 PS) 1093	Goliath Hansa 1100 Luxus (55 PS) 1093	Lancia Appia 1090	NSU-Fiat Neckar 1089	Skoda Octavia 1089	Fiat 1200 Grand Vue 1221	Ford Taunus 12 M 1172	Opel 1200 1196	VW Standard 1192	VW Export 1192	Alfa Romeo Giulietta Berlina T. I. 1290	Simca Aronde Elysée 1290	Simca Aronde Monaco 1290
Listenpreis	4950,—	5780,—	5185,—	5250,—	4965,—	5995,—	6950,—	6300,—	6135,—	7165,—	9000,—	5800,—	5045,—	7075,—	5580,—	5835,—	3790,—	4600,—	12 200,—	6510,—	7625,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	450,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	5150,—	5980,—	5385,—	5450,—	5165,—	6195,—	7150,—	6500,—	6335,—	7365,—	9450,—	6000,—	5245,—	7275,—	5780,—	6035,—	3990,—	4800,—	12 400,—	6710,—	7825,—
– Wert der fünffachen Bereifung	297,—	258,50	307,50	324,—	401,50	334,50	406,—	321,—	316,—	316,—	348,50	321,—	421,50	321,—	316,—	316,—	334,50	334,50	375,—	424,50	424,50
Buchwert ohne Bereifung	4853,—	5721,50	5077,50	5126,—	4763,50	5860,50	6744,—	6179,—	6019,—	7049,—	9101,50	5679,—	4823,50	6954,—	5464,—	5719,—	3655,50	4465,50	12 025,—	6285,50	7400,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:																					
1. 15% Abschreibung	727,95	858,23	761,63	768,90	714,53	879,08	1011,60	926,85	902,85	1057,35	1365,23	851,85	723,53	1043,10	819,60	857,85	548,33	669,83	1803,75	942,83	1110,08
2. 6% Verzinsung	291,18	343,29	304,65	307,56	285,81	351,63	404,64	370,74	361,14	422,94	546,09	340,74	289,41	417,24	327,84	343,14	219,33	267,93	721,50	377,13	444,03
3. Kraftfahrzeugsteuer	116,—	130,—	130,—	130,—	130,—	144,—	144,—	159,—	159,—	159,—	159,—	159,—	159,—	188,—	173,—	173,—	173,—	173,—	188,—	188,—	188,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	205,80	205,80	205,80	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75	205,80	205,80	315,—	246,75	246,75
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	15,75	15,75	15,75	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—	15,75	15,75	26,25	21,—	21,—
5. Garagenmiete	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—
6. Waschen und Pflege	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr	2216,68	2413,07	2277,83	2334,21	2258,09	2502,46	2687,99	2584,34	2550,74	2767,04	3198,07	2479,34	2299,69	2776,09	2448,19	2501,74	2022,21	2192,31	3914,50	2635,71	2869,86
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:																					
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)		4,10	3,99	4,56				5,36	4,96		5,02	4,79	4,85		5,19	5,76	4,62	4,62		6,04	
Superkraftstoff (pro Liter 0,64 DM)										5,82				5,89					6,02		6,78
2-Takt-Gem. (pro Liter 0,61 bzw. 0,63 DM)	5,37				6,10	5,73	5,73														
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)		—,56	—,56	—,56				—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—
11. Wertminderung ¼‰	1,21	1,43	1,27	1,28	1,19	1,56	1,68	1,54	1,51	1,76	2,28	1,42	1,21	1,74	1,37	1,43	—,91	1,12	3,01	1,57	1,85
12. Bereifung	—,95	—,83	—,82	—,87	1,07	—,89	1,08	—,86	—,84	—,84	—,93	—,86	1,13	—,86	—,84	—,84	—,89	—,89	1,—	1,13	1,13
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	9,53	8,92	8,64	9,27	10,36	10,18	10,49	10,32	9,87	10,98	10,79	9,63	9,75	11,05	9,96	10,59	8,98	9,19	12,59	11,30	12,32
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:																					
5 000 km	52,0	55,3	52,3	54,1	53,6	58,3	62,4	60,1	59,0	64,4	72,9	57,3	53,9	64,7	57,0	58,7	47,5	51,2	89,0	62,1	67,6
10 000 km	31,1	32,4	30,8	32,0	32,3	34,6	36,7	35,5	34,7	38,0	42,1	33,8	32,1	38,2	33,8	35,0	28,6	30,5	51,1	37,0	40,4
15 000 km	24,1	24,8	23,6	24,6	25,2	26,7	28,2	27,3	26,7	29,2	31,9	25,9	24,9	29,3	26,1	27,1	22,3	23,6	38,5	28,7	31,2
20 000 km	20,6	21,0	20,0	20,9	21,7	22,7	23,9	23,2	22,6	24,8	26,8	22,0	21,2	24,9	22,2	23,1	19,1	20,2	32,2	24,5	26,7
30 000 km	17,1	17,2	16,4	17,2	18,1	18,7	19,6	19,1	18,6	20,4	21,8	18,1	17,6	20,5	18,3	19,1	15,9	16,7	25,8	20,3	22,1
40 000 km	15,4	15,3	14,7	15,4	16,3	16,8	17,5	17,1	16,6	18,2	19,1	16,2	15,8	18,3	16,4	17,2	14,4	15,0	22,7	18,2	19,8
50 000 km	14,3	14,1	13,6	14,3	15,3	15,6	16,2	15,9	15,4	16,9	17,6	15,0	14,7	17,0	15,2	16,0	13,4	14,0	20,8	17,0	18,4
60 000 km	13,6	13,4	12,9	13,6	14,5	14,8	15,4	15,0	14,5	16,0	16,5	14,2	14,0	16,1	14,5	15,2	12,8	13,3	19,5	16,1	17,5

Kostenaufstellung für Personenkraftwagen über 700 ccm bis 1700 ccm und Kombiwagen (Stand Frühjahr 1960)

Hubraum (ccm)	Autoexport Moskau Moskwitsch 407	Borgward Isabella	Borgward Isabella TS de Luxe	Ford Taunus 12 M (55 PS)	Hillman Minx	Opel Rekord 1,5 l	Peugeot 403	Sunbeam Rapier	Volvo 122 S	Ford Taunus 17 M	Opel Rekord 1,7 l	Lloyd Alexander Kombi	Goggomobil Isar K 700	VEB Automobilwerk Eisenach Wartburg Kombi	Auto Union 1000 Universal	Goliath Hansa 1100 Kombi	Ford Taunus 12 M Kombi	Borgward Isabella Kombi	Opel Caravan 1,5 l	Ford Taunus 17 M Kombi
	1360	1493	1493	1498	1494	1488	1468	1494	1582	1698	1680	596	688	900	981	1093	1172	1493	1488	1698
Listenpreis	4950,—	7165,—	8725,—	5690,—	7190,—	6545,—	7915,—	10160,—	9800,—	6695,—	6620,—	4158,—	4895,—	6155,—	6725,—	6615,—	5980,—	7765,—	6845,—	6995,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	150,—	150,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	5150,—	7365,—	8925,—	5890,—	7390,—	6745,—	8115,—	10360,—	10000,—	6895,—	6820,—	4308,—	5045,—	6355,—	6925,—	6815,—	6180,—	7965,—	7045,—	7195,—
– Wert der fünffachen Bereifung	318,50	350,50	350,50	316,—	334,50	350,50	489,—	334,50	605,—	350,50	350,50	280,50	283,—	401,50	334,50	316,—	350,50	412,50	412,50	412,50
Buchwert ohne Bereifung	4831,50	7014,50	8574,50	5574,—	7055,50	6394,50	7626,—	10025,50	9395,—	6544,50	6469,50	4027,50	4762,—	5953,50	6590,50	6499,—	5829,50	7552,50	6632,50	6782,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:																				
1. 15% Abschreibung	724,73	1052,18	1288,18	836,10	1058,33	959,18	1143,90	1503,83	1409,25	981,68	970,43	604,13	714,30	893,03	988,58	974,85	874,43	1132,88	994,88	1017,38
2. 6% Verzinsung	289,89	420,87	514,47	334,44	423,33	383,67	457,56	601,53	563,70	392,67	388,17	241,65	285,72	357,21	395,43	389,94	349,77	453,15	397,95	406,95
3. Kraftfahrzeugsteuer	202,—	216,—	216,—	216,—	216,—	216,—	216,—	216,—	231,—	245,—	245,—	87,—	101,—	130,—	144,—	159,—	173,—	216,—	216,—	245,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	246,75	315,—	315,—	246,75	246,75	246,75	246,75	315,—	315,—	315,—	246,75	168,—	294,—	294,—	294,—	294,—	294,—	420,—	294,—	420,—
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	21,—	26,25	26,25	21,—	21,—	21,—	21,—	26,25	26,25	26,25	21,—	15,75	15,75	21,—	21,—	21,—	21,—	26,25	21,—	26,25
5. Garagenmiete	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	300,—	300,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—
6. Waschen und Pflege	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	250,—	250,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	140,—	140,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr	2344,37	2890,30	3217,90	2514,29	2825,41	2686,60	2945,21	3522,61	3405,20	2820,60	2731,35	1806,53	2100,77	2555,24	2703,01	2698,79	2572,20	3108,28	2783,83	2975,58
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:																				
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)	5,13	6,21		5,47	5,70	5,36	5,64			6,38	5,76	3,71	4,33			4,96	5,19	6,21	5,36	6,38
Superkraftstoff (pro Liter 0,64 DM)			6,14					8,32	6,72											
2-Takt-Gem. (pro Liter 0,61 bzw. 0,63 DM)														6,10	5,73					
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,42	—,42			—,56	—,56	—,56	—,56	—,56
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	1,75	1,75	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—
11. Wertminderung ¼‰	1,21	1,76	2,14	1,39	1,76	1,60	1,91	2,50	2,35	1,63	1,62	1,34	1,59	1,49	1,65	1,63	1,46	1,89	1,66	1,70
12. Bereifung	—,85	—,93	—,93	—,84	—,89	—,93	1,30	—,69	1,61	—,93	—,93	—,90	—,91	1,07	—,89	—,84	—,93	1,10	1,10	1,10
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	9,75	11,46	11,77	10,26	10,91	10,45	11,41	14,27	13,24	11,50	10,87	8,12	9,—	10,66	10,27	9,99	10,14	11,76	10,66	11,74
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:																				
5 000 km	54,8	67,4	74,2	56,7	65,5	62,3	68,4	82,8	79,5	66,0	63,6	42,8	49,5	59,9	62,5	62,1	59,7	72,0	64,5	69,4
10 000 km	32,6	39,7	43,3	34,8	38,5	36,7	40,2	48,9	46,7	39,1	37,6	25,7	29,5	35,6	36,7	36,3	35,2	42,2	37,9	40,9
15 000 km	25,2	30,5	33,0	26,8	29,5	28,2	30,8	37,5	35,7	30,1	28,9	20,0	22,8	27,5	28,1	27,8	27,1	32,3	29,0	31,4
20 000 km	21,5	25,9	27,9	22,8	25,0	23,9	26,1	31,9	30,3	25,6	24,5	17,2	19,5	23,4	23,8	23,5	23,0	27,3	24,6	26,6
30 000 km	17,8	21,3	22,7	18,8	20,5	19,6	21,4	26,2	24,8	21,1	20,2	14,3	16,2	19,4	19,5	19,2	18,9	22,3	20,1	21,8
40 000 km	15,9	19,0	20,1	16,9	18,3	17,5	19,1	23,4	22,1	18,9	18,0	12,9	14,5	17,4	17,4	17,1	16,9	19,9	18,0	19,5
50 000 km	14,8	17,6	18,6	15,7	16,9	16,2	17,7	21,7	20,4	17,5	16,7	12,0	13,5	16,2	16,1	15,8	15,7	18,4	16,6	18,1
60 000 km	14,1	16,7	17,6	14,9	16,0	15,3	16,7	20,6	19,3	16,6	15,8	11,5	12,8	15,3	15,2	14,9	14,8	17,4	15,7	17,1

Kostenaufstellung für Personenkraftwagen über 1700 ccm

(Stand Frühjahr 1960)

	Fiat 1800	Mercedes-Benz 180 D	Citroën ID 19 Confort	Citroën DS 19	Mercedes-Benz 180	Mercedes-Benz 190	Mercedes-Benz 190 D	Fiat 2100	Mercedes-Benz 220	Mercedes-Benz 220 S
Hubraum (ccm)	1795	1767	1898	1898	1897	1897	1897	2054	2195	2195
Listenpreis	9900,—	9200,—	9700,—	12 100,—	8700,—	9450,—	9950,—	10 400,—	11 500,—	13 250,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	10 100,—	9400,—	9900,—	12 300,—	8900,—	9650,—	10 150,—	10 600,—	11 700,—	13 450,—
− Wert der fünffachen Bereifung	363,—	393,—	571,30	571,30	393,—	393,—	393,—	363,—	532,—	552,—
Buchwert ohne Bereifung	9737,—	9007,—	9328,70	11 728,70	8507,—	9257,—	9757,—	10 237,—	11 168,—	12 898,—
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:										
1. 15% Abschreibung	1460,55	1351,05	1399,31	1759,31	1276,05	1388,55	1463,55	1535,55	1675,20	1934,70
2. 6% Verzinsung	584,22	540,42	559,72	703,72	510,42	555,42	585,42	614,22	670,08	773,88
3. Kraftfahrzeugsteuer	260,—	260,—	274,—	274,—	274,—	274,—	274,—	303,—	317,—	317,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	315,—	246,75	315,—	315,—	315,—	315,—	246,75	315,—	420,—	420,—
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	26,25	21,—	26,25	26,25	26,25	26,25	21,—	26,25	31,50	31,50
5. Garagenmiete	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—
6. Waschen und Pflege	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr	3616,02	3389,22	3544,28	4048,28	3371,72	3529,22	3580,72	3764,02	4083,78	4447,08
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:										
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)			8,04	8,04	8,16					
Superkraftstoff (pro Liter 0,64 DM)	8,—					7,23		8,83	8,64	8,64
Diesel-Kraftstoff (pro Liter 52,5 Pf)		4,36					4,25			
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
11. Wertminderung 1/4‰	2,44	2,28	2,34	2,94	2,13	2,32	2,44	2,56	2,79	3,22
12. Bereifung	—,97	1,05	1,52	1,52	1,05	1,05	1,05	—,97	1,42	1,47
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	14,51	10,77	13,—	13,60	12,44	13,70	10,84	15,46	15,95	16,43
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:										
5 000 km	84,6	76,3	81,6	92,3	77,6	82,0	79,8	88,5	95,4	103,1
10 000 km	49,9	43,9	47,7	53,3	45,4	48,2	45,7	52,4	56,0	60,2
15 000 km	38,4	33,1	36,4	40,3	34,7	37,0	34,3	40,3	42,9	45,8
20 000 km	32,6	27,7	30,7	33,8	29,3	31,3	28,6	34,3	36,4	38,7
30 000 km	26,8	22,3	25,0	27,3	23,9	25,7	22,9	28,2	29,8	31,5
40 000 km	23,9	19,6	22,2	24,1	21,2	22,9	20,1	25,3	26,5	27,9
50 000 km	22,2	18,0	20,5	22,1	19,6	21,2	18,4	23,4	24,6	25,8
60 000 km	21,0	16,9	19,4	20,8	18,6	20,1	17,3	22,2	23,3	24,3

	Mercedes-Benz 220 SE	Autoexport Moskau Wolga	BMW 2,6 l	Opel Kapitän L	Mercedes-Benz 300	BMW 3,2 l Super	Chevrolet Impala (6-Zylinder)	Ford Fairlane 500 (6-Zylinder)	Rolls Royce Silver Wraith	Chrysler New Yorker
Hubraum (ccm)	2195	2450	2580	2586	2996	3168	3860	4783	4889	6773
Listenpreis	14 950,—	7950,—	13 450,—	10 675,—	27 000,—	20 240,—	19 600,—	19 120,—	rd. 88 000,—	31 500,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—		200,—
	15 150,—	8150,—	13 650,—	10 875,—	27 200,—	20 440,—	19 800,—	19 320,—	88 000,—	31 700,—
− Wert der fünffachen Bereifung	552,—	529,50	617,50	587,50	928,—	883,—	1150,—	1150,—	993,—	1522,50
Buchwert ohne Bereifung	14 598,—	7620,50	13 032,50	10 287,50	26 272,—	19 557,—	18 650,—	18 170,—	87 007,—	30 177,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:										
1. 15% Abschreibung	2189,70	1143,08	1954,88	1543,13	3940,80	2933,55	2797,50	2725,50	13 051,05	4526,63
2. 6% Verzinsung	875,88	457,23	781,95	617,25	1576,32	1173,42	1119,—	1090,20	5220,42	1810,65
3. Kraftfahrzeugsteuer	317,—	380,—	375,—	375,—	432,—	461,—	562,—	692,—	706,—	980,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	577,50	315,—	420,—	315,—	577,50	577,50	577,50	577,50	577,50	577,50
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	31,50	26,25	31,50	26,25	31,50	31,50	31,50	31,50	31,50	31,50
5. Garagenmiete	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	420,—	480,—	480,—	480,—	480,—
6. Waschen und Pflege	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	350,—	400,—	400,—	400,—	400,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr	4961,58	3271,56	4533,33	3846,63	7528,12	6146,97	6187,50	6198,70	20 666,47	9006,28
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:										
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)		8,27								
Superkraftstoff (pro Liter 0,64 DM)	8,64		9,41	8,06	10,82	10,56	9,92	10,24	12,16	12,80
Diesel-Kraftstoff (pro Liter 52,5 Pf)										
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,70	—,84	—,84	—,84	—,84
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,40	2,40	2,40	2,40	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80
11. Wertminderung 1/4‰	3,65	1,91	3,26	2,57	6,57	4,89	4,66	4,54	21,75	7,54
12. Bereifung	1,47	1,41	1,65	1,57	2,48	2,36	3,07	3,07	2,65	4,06
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	16,86	12,69	17,42	15,30	23,37	21,31	21,29	21,49	40,20	28,04
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:										
5 000 km	113,8	75,9	105,8	90,0	171,7	142,0	142,4	143,2	451,3	205,9
10 000 km	65,7	44,7	62,0	53,0	97,9	82,0	82,2	82,7	246,1	117,4
15 000 km	49,7	34,3	47,4	40,7	73,3	62,0	62,2	62,6	177,7	87,8
20 000 km	41,7	29,0	40,1	34,5	61,0	52,0	52,1	52,5	143,5	73,1
30 000 km	33,6	23,8	32,8	28,4	48,7	42,0	42,1	42,4	109,3	58,3
40 000 km	29,6	21,2	29,1	25,3	42,6	37,1	37,1	37,4	92,2	50,9
50 000 km	27,2	19,7	26,9	23,4	38,9	34,1	34,1	34,3	82,0	46,5
60 000 km	25,6	18,6	25,5	22,2	36,4	32,1	32,1	32,3	75,1	43,6

Kostenaufstellung für Coupé und Roadster

(Stand Frühjahr 1960)

Hubraum (ccm)	Goggomobil TS 300 293	FMR (Messerschmitt) Tg 500 490	NSU Fiat Weinsberg 500 479	NSU Sportprinz 583	BMW 700 696	Renault Floride 845	Austin-Healey-Sprite 948	Auto-Union 1000 Sp 981	Goliath Hansa 1100 1093	Skoda Felicia 1089
Listenpreis	3662,—	3725,—	3840,—	5985,—	5300,—	8400,—	7225,—	10 750,—	7785,—	6950,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	100,—	150,—	150,—	150,—	150,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	3762,—	3875,—	3990,—	6135,—	5450,—	8600,—	7425,—	10 950,—	7985,—	7150,—
– Wert der fünffachen Bereifung	217,—	227,50	234,50	234,50	297,—	421,50	324,—	482,50	316,—	421,50
Buchwert ohne Bereifung	3545,—	3647,50	3755,50	5900,50	5153,—	8178,50	7101,—	10 467,50	7669,—	6728,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:										
1. 15% Abschreibung	531,75	547,13	563,33	885,08	772,95	1226,78	1065,15	1570,13	1570,13	1009,28
2. 6% Verzinsung	212,70	218,85	225,33	354,03	309,18	490,71	426,06	628,05	628,05	403,71
3. Kraftfahrzeugsteuer	44,—	72,—	72,—	87,—	101,—	130,—	144,—	144,—	159,—	159,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	119,70	168,—	119,70	205,80	205,80	246,75	246,75	246,75	246,75	246,75
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	10,50	10,50	10,50	15,75	15,75	21,—	21,—	21,—	21,—	21,—
5. Garagenmiete	240,—	300,—	300,—	300,—	300,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—
6. Waschen und Pflege	200,—	250,—	250,—	250,—	250,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—
7. Sonstige Nebenausgaben	140,—	140,—	140,—	140,—	140,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr	1498,65	1706,48	1680,86	2237,66	2094,68	2975,24	2762,96	3469,93	3484,93	2699,74
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:										
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)			3,53	4,28	4,22	4,16				
Superkraftstoff (pro Liter 0,64 DM)							5,83		5,63	6,35
2-Takt-Gem. (pro Liter 0,61 bzw. 0,63 DM)	4,10	4,41						6,71		
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)			—,42	—,42	—,42	—,56	—,56		—,56	—,56
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	1,50	1,75	1,75	1,75	1,75	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—
11. Wertminderung 1/4‰	1,18	1,22	1,25	1,97	1,72	2,04	1,78	2,62	1,92	1,68
12. Bereifung	—,69	—,73	—,75	—,75	—,95	1,12	—,86	1,28	—,84	1,13
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	7,47	8,11	7,70	9,17	9,06	9,88	10,83	12,61	10,95	11,72
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:										
5 000 km	35,9	40,7	39,8	52,4	49,5	67,5	64,2	80,1	78,8	63,8
10 000 km	22,0	24,7	24,0	31,0	29,5	39,0	37,8	46,7	45,2	38,1
15 000 km	17,3	19,3	18,7	23,9	22,9	29,5	29,0	35,5	34,0	29,5
20 000 km	15,0	16,6	16,1	20,4	19,5	24,8	24,6	30,0	28,4	25,2
30 000 km	12,6	13,9	13,5	16,8	16,2	20,0	20,2	24,4	22,8	20,9
40 000 km	11,5	12,6	12,2	15,0	14,5	17,6	18,1	21,6	20,0	18,8
50 000 km	10,8	11,8	11,4	13,9	13,5	16,2	16,7	19,9	18,3	17,5
60 000 km	10,3	11,3	10,8	13,2	12,9	15,3	15,9	18,8	17,2	16,6

Hubraum (ccm)	VW-Karmann-Ghia 1192	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce 1290	Borgward Isabella TS 1493	MG A 1600 1588	Porsche 356 B/1600 1582	Porsche 356 B/1600 S-90 1582	Mercedes-Benz 190 SL 1897	Triumph TR 3 1991	Mercedes-Benz 220 SE 2195	Jaguar XK 150 3442
Listenpreis	7500,—	17 500,—	10 925,—	9560,—	12 700,—	14 500,—	16 500,—	9170,—	23 200,—	23 500,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
	7700,—	17 700,—	11 125,—	9760,—	12 900,—	14 700,—	16 700,—	9370,—	23 400,—	23 700,—
– Wert der fünffachen Bereifung	334,50	375,—	350,50	373,—	373,—	566,50	462,—	421,50	532,—	507,50
Buchwert ohne Bereifung	7365,50	17 325,—	10 774,50	9387,—	12 527,—	14 133,50	16 238,—	8948,50	22 868,—	23 192,50
A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:										
1. 15% Abschreibung	1104,83	2598,75	1616,18	1408,05	1879,05	2120,03	2435,70	1342,28	3430,20	3478,88
2. 6% Verzinsung	441,93	1039,50	646,47	563,22	751,62	848,01	974,28	536,91	1372,08	1391,55
3. Kraftfahrzeugsteuer	173,—	188,—	216,—	231,—	231,—	231,—	274,—	288,—	317,—	504,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	205,80	315,—	315,—	315,—	315,—	315,—	420,—	315,—	577,50	577,50
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	15,75	26,25	26,25	26,25	26,25	26,25	31,50	26,25	31,50	31,50
5. Garagenmiete	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	360,—	420,—	420,—	420,—	480,—
6. Waschen und Pflege	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	300,—	350,—	350,—	350,—	400,—
7. Sonstige Nebenausgaben	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
Summe der feststehenden Auslagen pro Jahr	2801,31	5027,50	3679,90	3403,52	4062,92	4400,29	5105,48	3478,44	6698,28	7063,43
B. Reine Betriebskosten pro 100 km:										
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,57 DM)	4,62									
Superkraftstoff (pro Liter 0,64 DM)		7,04	6,27	7,04	5,50	6,02	7,62	7,04	8,64	10,88
2-Takt-Gem. (pro Liter 0,61 bzw. 0,63 DM)										
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,56	—,70	—,70	—,70	—,84
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,—	2,40	2,40	2,40	2,80
11. Wertminderung 1/4‰	1,84	4,33	2,69	2,34	3,13	3,54	4,06	2,24	5,74	5,80
12. Bereifung	—,89	1,—	—,93	1,—	1,—	1,51	1,23	1,12	1,42	1,35
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	9,91	14,93	12,45	12,94	12,19	13,63	16,01	13,50	18,90	21,67
Gesamtkosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:										
5 000 km	64,1	113,6	84,2	79,1	91,6	99,8	115,9	80,8	150,6	160,7
10 000 km	37,3	64,6	48,6	46,3	52,2	57,0	66,3	47,5	85,1	91,6
15 000 km	28,4	48,2	36,8	35,4	39,1	42,8	49,8	36,4	63,3	68,5
20 000 km	23,9	40,1	30,8	30,0	32,5	35,6	41,5	30,9	52,4	57,0
30 000 km	19,4	31,9	24,9	24,5	25,9	28,5	33,3	25,3	41,5	45,4
40 000 km	17,2	27,8	22,0	21,8	22,7	25,0	29,2	22,6	36,0	39,7
50 000 km	15,9	25,4	20,2	20,1	20,7	22,8	26,7	20,9	32,7	36,2
60 000 km	15,0	23,7	19,0	19,0	19,4	21,4	25,0	19,8	30,6	33,9



Ölwechsel – Stoffwechsel

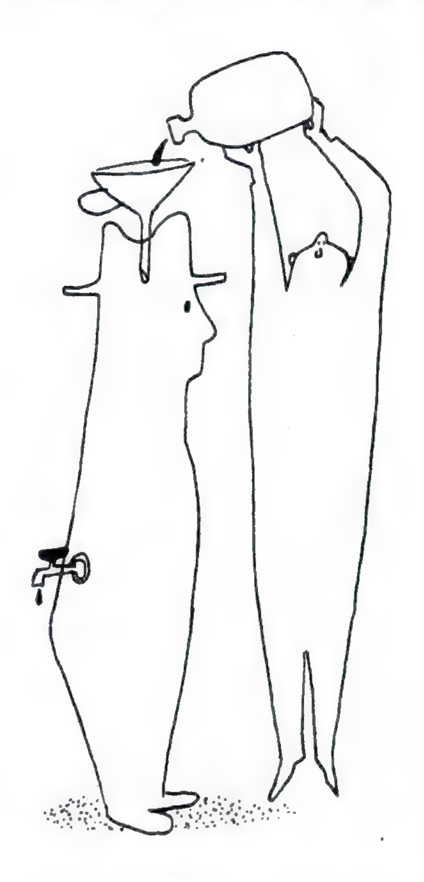
VON PROFESSOR
DR. GERHARD DENECKE

Viele Leute, die nicht gern gewöhnliche Worte gebrauchen, klagen uns jetzt in der Sprechstunde über ihren mangelhaften Stoffwechsel und meinen damit, sie seien verstopft. Der Arzt empfiehlt ihnen wohl dann einmal einen „Ölwechsel", weil die Abführmittel sich hin und wieder in ihrer Wirksamkeit erschöpfen. Im Stoffwechsel spielt der Stuhlgang nur etwa die kleine Nebenrolle, wie der blaue Rauch, der aus dem Auspuffrohr dringen kann, für den Ölwechsel am Wagen. Der Stoffwechsel ist ein viel umfassenderer, vielseitiger und vielfältiger Vorgang, der alle Lebewesen vom Virus an bis zu Menschen in die Lage versetzt, aus ihrer Umwelt Stoffe aufzunehmen, sie in ihrem Körper zu verarbeiten, zu verwenden und die Reste schließlich wieder auszustoßen. Der Stoffwechsel befähigt die Lebewesen, soweit sie bodenständig sind, ihre Wurzeln in die Erde, ihre Stiele, Stämme und Äste in die Höhe zu treiben, Samen und Früchte zu bilden und Ableger in ihre Umgebung zu schicken, die alle nach dem Tode des Erzeugers vollwertig an seine Stelle treten können. Soweit sie nicht bodenständig sind, erlaubt der Stoffwechsel ihnen, ihren Platz zu wechseln, Nester, Höhlen, Wohnungen zu bauen, Kinder aufzuziehen und schließlich Auto zu fahren, was, wie ich neulich sah, nicht dem Menschen vorbehalten blieb, sondern schon von Schimpansen, Hunden und Elefanten geübt wird.

Der Stoffwechsel ist ein mit dem Leben untrennbar verbundener Prozeß, der auch im Schlaf, in der Bewußtlosigkeit und im sogenannten Scheintod nicht aufhört. Er kann in seiner Lebhaftigkeit sehr schwanken, aber nie ganz erlöschen, es sei denn im Tode. Er gehört in das Gebiet der Chemie und der physikalischen Chemie, also der Lehre von den Geschehnissen, bei denen chemische Reaktion und Mechanik ineinander greifen, ähnlich wie das Tintenfaß des Dr. Luther auf der Wartburg, das, von ihm mechanisch geschleudert, durch das chemische Wirken der Tinte in der Wand, den Teufel vertrieb, der dort schon herumgeisterte. Tatsächlich sind nämlich auch unsere geistigen und seelischen Regungen vom Stoffwechsel abhängig, generell, weil sie Lebensäußerungen sind, und speziell, weil sie in gewissem Grade abhängig sind von der Qualität und Quantität des Zugeführten sowie von der individuell verschiedenen Reaktionsweise des Nervensystems und des Apparates der innersekretorischen Drüsen auf das Zugeführte.

Alles für die Energiequellen

Die beiden wichtigsten Lieferantengruppen unseres Stoffwechsels sind die Nahrungsmittel und die Atemluft. Die Nahrungsmittel, schon auf dem Felde, im Garten und in der Züchtung vorbereitet, in der Nahrungsmittelindustrie und in der Küche aufbereitet, werden durch die Verdauung so zubereitet, daß sie als Nahrungsstoffe in den Organismus aufgenommen und als Wachstumsmasse oder als Brennstoffe für die Energielieferung oder als Grundstoffe der Produkte des Körpers verwendet werden können. So wird das Eiweiß, das wir in Fleisch, Eiern, Käse, Milch und in dem Pflanzeneiweiß der Gemüse und Vollkornbrote zu uns nehmen, nur zum Aufbau des wachsenden Körpers und beim Erwachsenen nur zum Ersatz



des verlorengegangenen Körpereiweißes verwandt. Die stärkehaltigen Nahrungsmittel, wie Zucker, Brot, Kartoffeln, Rüben, Mehlspeisen, zu Traubenzucker im Verdauungskanal aufgeschlossen, werden mit Hilfe des Sauerstoffes aus der Atemluft zu Kohlensäure und Wasser verbrannt. Die dabei entstehende Wärme liefert die Energie für unsere Muskel-, Drüsen- und Denkarbeit. Die fetthaltigen Nahrungsmittel dienen bei ausgeglichenem Stoffwechsel in der Hauptsache der Vorratsbildung von Energiequellen, also der Anlage von Fettpolstern unter der Haut und im Bauch.

Die Mineralsalze unserer Kost und die Vitamine werden gebraucht, um die Organsysteme in Funktion zu halten, um Hormone, Fermente, Magensalzsäure und anderes zu bilden, von dem man bisher noch nicht einmal genau den Namen weiß. Der Stoffwechsel vollzieht sich nämlich nur zum Teil in den verschiedenen Organen. Zum größeren Anteil geht er in jeder Zelle, diesen mikroskopisch kleinen Bausteinchen der Gewebe, vor sich, und zwar nach strengen Regeln, die unser Verstand zum größten Teil noch nicht begreift, die aber in bewunderungswürdigen Experimenten zum Teil im Tierversuch, zum Teil am isolierten Organ und sogar an freien Zellen, die in Zellkulturen wachsen, langsam klargestellt werden.

Es hat sich daraus das große Forschungsgebiet der Biochemie, d. h. der chemischen Lebensprozesse entwickelt. Viele Laien glauben, daß dadurch das Leben seiner Wunder entkleidet würde. Wer aber Zellphysiologen hört, der begreift bald, daß die Lebensprozesse, je tiefer man in ihre hunderttausend Zusammenhänge eindringt, nur immer großartiger und wunderbarer werden. Außerdem würde es gar nichts helfen, über die Entseelung zu klagen, denn wer einmal vom Forschungsfieber befallen ist, der hört nicht wieder auf, nur weil jemand in seinen Träumen gestört wird. Und schließlich brauchen wir diese Arbeit dringend, weil zum Beispiel das Krebsproblem ein Problem des Wachstums und des Zellstoffwechsels ist. Wollen wir dem Krebs zu Leibe, wenn er nicht mehr durch Operation oder Bestrahlung ausgeheilt werden kann, so wird uns nur die Stoffwechselforschung helfen können. Die ersten Ansätze sind auch schon da.

Immer „etwas" im Handschuhkasten

Für den Kraftfahrer ist mehr noch als für alle arbeitenden Menschen einige Kenntnis der Stoffwechselfragen nötig. Da ist zunächst die Mitwirkung der Drüsen mit innerer Sekretion zu beachten. Das Maß des Stoffwechsels wird reguliert von dem Hormon der Schilddrüse. Dieses Hormon beschleunigt unseren Stoffwechsel im allgemeinen periodisch, also bei Arbeit mehr als in der Ruhe, am Tage mehr als in der Nacht, im Sommer mehr als im Winter. Setzen wir uns aber im Winter stark der Kälte aus, dann wird der Stoffwechsel von der Schilddrüse stärker angeheizt, um die Körpertemperatur auf dem Optimum zu halten. Da haben wir schon eine Mehrleistung, die durch den Willen des Menschen, in der Kälte auszuhalten, oder durch ein bitteres Muß, wenn man auf einsamer Schneegebirgsstraße in den Graben gerutscht ist, erzwungen wird. Wie alle Höchstleistungen im Organismus kann auch diese sogenannte chemische Wärmeregulation nicht unbegrenzt aufrechterhalten werden. Sie erschöpft sich nach einigen Stunden besonders rasch, wenn keine Energiespender, wie Schokolade, Brot oder Keks, zugeführt werden können, weil Fritzchen den kleinen Vorrat aufgegessen hat, der stets im Handschuhkasten sein soll.

Nahrungsstoffe zur Energiegewinnung verbrannt. Das überschüssig eingeführte Eiweiß wird ungenutzt wieder ausgeschieden. Wer also zu viel Fleisch, Eier, Käse und Milch nimmt, ist selber schuld, denn Eiweißkost ist immer teuer. Es ist schade um das Geld, das mit dem Überschuß tatsächlich in den Eimer geht. Es ist auch schade um das Eiweiß, denn zwei Drittel der Menschheit leidet noch Hunger, und der Eiweißhunger ist der gefährlichste, weil er die Körpersubstanz selbst dezimiert. Wir Wunderlandkinder denken nur ungern an die Zeit zurück, da wir selbst am Hungerödem, am Eiweißmangelschaden, litten.

Die stärkehaltigen und die fetthaltigen Nahrungsmittel kann man solange im Überschuß einführen, bis man eine glatte Haut, einen straffsitzenden Pullover und glatte, runde Waden hat. Dann soll man aufhören mit dem Überschuß, weil sonst die Fettleibigkeit, die Berufskrankheit der erfolgreichen Kraftfahrer droht, die das peinliche Gefolge von Lungenblähung, Arteriosklerose, Gallensteinen, Zuckerkrankheit und Gicht hinter sich her zieht.

Den Magen trainieren!

Wem es zu gut schmeckt, der muß bestrebt sein, erstens durch Körperbewegung seinen Umsatz zu steigern, zweitens in der Kost die stärke- und fetthaltigen Speisen nur als Delikatessen zu betrachten und hauptsächlich seinen Hunger mit Fleisch, Obst, Gemüse und Salat (natürlich ohne Mayonnaise) zu stillen. Schließlich kann er sich seinem Arzt anvertrauen, der seinen ungezügelten Appetit durch sehr geistreich komponierte Mittel eindämmen kann. Wenn das medikamentös gelungen ist, soll er nicht ein gewaltiges Freudengelage mit Eisbein und Klößen feiern, sondern seinen Magen auf die geringeren Nahrungsmengen trainieren. Das geht sehr gut, namentlich mit Hilfe seiner verständigen Frau oder einer guten Tochter, unter Vermeidung des zuwiderlaufenden Rates der Kegelbrüder und der Verlockung durch Speisekarten und Feinkostgeschäftsauslagen.

Hier sei auch auf den mit dem Stoffwechsel untrennbar verbundenen Wasserwechsel hingewiesen. Eine große Abteilung der Fettleibigen stellen die sogenannten feuchten Dicken, die zu viel trinken und die Flüssigkeit als Gewebewasser festhalten, wo es namentlich in den reichen Fettpolstern wohlgebettet liegenbleibt.

Auch die Unterbilanz im Stoffwechsel kann für den Kraftfahrer nachteilig werden. Hier müssen wir besonders unsern jungen Frauen und Mädchen den Rat geben, die schlanke Linie, die sich trotz Petticoat und Kurvenpracht immer noch größter Beliebtheit erfreut, nicht über die Fahrsicherheit zu setzen. Die Unterernährten leiden leicht an Gefäßlabilität, an neurotischen Beschwerden des Herzens, an plötzlichem Versagen der körperlichen Kraft, an seelischen Verstimmungen; sie können bei plötzlichen Steigerungen des Stoffwechsels infolge ihres niedrigen Blutzuckergehaltes leicht in dieselbe schwierige Lage geraten, wie es oben vom Zuckerkranken beschrieben wurde.

Man sieht also, daß es beim Stoffwechsel, genau wie beim Ölwechsel, nicht allein heißt: „Wer gut schmiert, der gut fährt", sondern daß es sehr auf die Qualität und Quantität, die individuelle Verträglichkeit, die persönlichen Bedürfnisse und die seelische Ausgangslage ankommt, ob man mit seinem Öl gut vorwärtskommt.

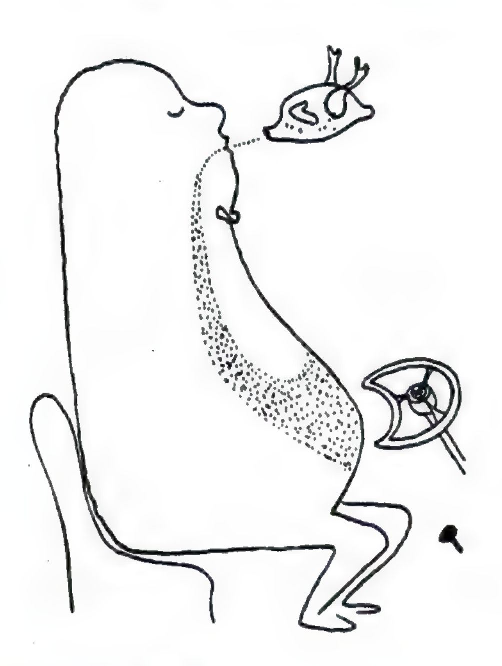


Zeichnungen: Jochen Bartsch

Ist als einziger Energiespender etwas Alkohol vorhanden (bei sibirischer Kälte hat sich besonders der Rum bewährt), so muß man daran denken, daß der Schnaps zwar vorübergehend ein sehr wohltätiges Wärmegefühl vermittelt, das den bereits kältesteifen, unlustigen oder gar hoffnungslosen Mann zu neuen Anstrengungen ermutigt und durch seine Kalorien auch befähigt, daß aber der Alkohol auch die Engstellung der Hautgefäße aufhebt, die gegen Wärmeabgabe schützen soll, und dadurch der eigenen Wärmewirkung ein schnelles Ende setzt. Dazu kommt die ermüdende Wirkung des Alkohols, die, zusammen mit der Ermüdung durch vergebliche Anstrengungen mit enggestellten Blutgefäßen, den Mann leicht einschlafen lassen kann, was mitunter sehr gefährlich ist.

Umgekehrt kann im Hochsommer oder in den Tropen der von der Schilddrüse hochgestellte Stoffwechsel durch Alkoholkonsum höchst ungünstig gesteigert werden, wobei infolge der stärkeren Blutzufuhr zum Kopfgebiet (Hitzbirne) die Trunkenheit viel eher eintritt, als der Mann von sich selbst gewöhnt ist. Deshalb also bei Hitze am besten alkoholfrei trinken, oder zum mindesten mehr Soda in den Whisky tun als gewöhnlich.

Die Schilddrüse schickt, ebenso wie die Nebenniere bei jeder plötzlichen Anstrengung, bei jedem Schreck, bei jeder Angst einen starken Schuß ihres Hormons in den Körper. Der Stoffwechsel steigt rapid an. Daher zum Teil das Herzklopfen, der Schweiß, das Zittern der Muskulatur.



Beim jungen Menschen wird eine solche plötzliche Mehrleistung vom Kreislaufsystem noch gut verkraftet, wenn der junge Mensch nicht gefäßlabil ist, wie jetzt leider sehr viele. Wenn er es ist, wird er von dem Übereifer seines abnorm eingestellten vegetativen Nervensystems geplagt, das in solchen Situationen den Alarm übersteigert, seine Spannungsfähigkeit rascher erschöpft und in der Erschöpfungsphase sinnwidrige Maßnahmen einleitet, z. B. Gefäßgebiete eng stellt, die weit sein müßten und umgekehrt. Dann sieht man die Ohnmachten, Panikhandlungen, Herzstiche, Atembeklemmungen mit den begleitenden Angstvorstellungen, die uns in der sogenannten Schrecksekunde oder auch bei notwendigen Überanstrengungen ausgerechnet das Falsche machen lassen. Auch dem alten Menschen können durch diesen plötzlichen Hormonstoß mit Stoffwechselsteigerung starke Belastungen seines bereits unelastischen Kreislaufs entstehen, die beim Arteriosklerotiker wie besonders beim Zuckerkranken gefährlich werden können.

Keine Wagnisse am Steuer

Während der Arteriosklerotiker von krampfhaften Kontraktionen feinster Schlagadern bedroht ist, kann beim Zuckerkranken durch die plötzliche Steigerung des Stoffwechsels der Blutzucker vollständig verbraucht werden, was zu Herzschwäche und Bewußtlosigkeit führen kann. Das alles wird nicht gesagt, um die alten Herren bange zu machen und sie vom Steuer zu vertreiben, sondern im Gegenteil, um sie im Besitz ihres Wagens zu sichern. Die Kenntnis dieser fatalen Möglichkeiten soll sie bewegen, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, also erstens keine Wagnisse am Steuer einzugehen, denen ihr Stoffwechsel nicht mehr gewachsen ist, zweitens ihren Hausarzt zu befragen, wieweit solche Mißhelligkeiten bei ihnen möglich sind, und drittens die entsprechenden Hilfsmittel nicht nur in der Hausapotheke im Badezimmer, sondern im Wagen oder in der Rocktasche bei sich zu führen, also beim Herzgefährdeten eines der krampflösenden Mittel, die der Hausarzt auswählen und verschreiben kann, beim kreislauflabilen Jugendlichen vor allem vorbeugende Mittel, die die Labilität herabsetzen und die Empfänglichkeit für Schockwirkung und Schreckbildung verringern, und beim Zuckerkranken ein rasch aufsaugbares Kohlehydrat, wie Dextro-Energen, und vor allem einen Zuckerkrankenpaß, der die Insulin- oder Invenolmenge beschreibt, die gewöhnlich genommen wird.

Wie oben gesagt, werden nicht alle



DAS ÖL FÜR ALLE JAHRESZEITEN



Diese Nylon-Zahnräder für Geschwindigkeitsmesser halten 200 Millionen Umdrehungen aus.

Die Kunststoffe der Gruppe Fluorcarbone sind unter den Markennamen „Teflon“ und „Fluon“ bekannt. Das neue Material hat bis jetzt nur in geringem Umfang Verwendung gefunden, weil die Autofabriken noch damit experimentieren. Es wird u. a. auch als hauchdünner Überzug für gegenseitig bewegte Teile benützt werden, da es einen außerordentlich niedrigen Reibungskoeffizienten hat. Teflon, von dem man nur ganz geringe Mengen im einzelnen Wagen braucht, wird künftig dazu beitragen, das Quietschen von Türen und Karosserieteilen zu reduzieren. Im amerikanischen Wagen werden gegenwärtig davon nur etwa fünf Gramm verwendet.

Immer mehr Nylon

Nylon findet über 250 Verwendungszwecke in der amerikanischen Autozubehörindustrie. Nur etwa 1/4 kg Nylon, das 2,45 DM kostet, war bisher im Personenkraftwagen eingebaut. Der VW hat einen Nylon-Schwimmer im Vergaser, Nylon-Führungen im Schiebedach und Nylon in den Schlössern. Viele Scheibenwischermotoren und Zündaggregate amerikanischer und europäischer Wagen enthalten Nylon-Zahnräder.

Als Verpackungskunststoff werden Polyäthylene in den verschiedensten Stärken und Formen flexibel und fast hart hergestellt. Die Autoindustrie benutzt sie für wetterfeste Überzüge an Stoßdämpfern und Radaufhängungen usw. Europäische Fabriken, wie VW, Citroën, Ford, Rootes und BMC, verwenden Scheibenwascherbehälter aus Polyäthylen. Weiter wird es dazu benutzt, die gesamte Polsterung, die Türen und das Kabriolettdach solcher Fahrzeuge zu bespannen, die nach Übersee exportiert werden. Auf diese Weise kommen die Wagen ohne Kratzer und Schmutzflecken an. – Delrin, ein zähes, thermoplastisches Material, wurde erst im vergangenen Sommer der Industrie vorgestellt. Der neue Kunststoff hat bereits begeisterte Aufnahme in der amerikanischen Autoindustrie gefunden. Delrin wird man für Vergaserteile, Lager, Führungen und Büchsen, Türklinken, Fensterkurbeln usw. einsetzen können. Es wird schon jetzt in 14 Standardfarben und 42 Farbkombinationen produziert. Auch für Motorteile, die nicht dauernd zu hohen Temperaturen ausgesetzt sind (bis etwa 120° C), eignet sich dieses Material.

EGON v. MAUCHENHEIM, NEW YORK:

KUNSTSTOFF IM AUTO

Kunststoffe in all ihren Variationen haben während der letzten Jahre eine stets steigende Verwendung sowohl im amerikanischen als auch im mitteleuropäischen Kraftwagenbau gefunden. Manche allgemein bekannten Materialien, wie z. B. Nylon oder Neopren, sind schon lange auf dem Markt, während andere, wie Teflon, Delrin, Hypalon und Viton, vielen Kraftfahrern noch unbekannt sind, da sie teilweise erst vor kurzem herauskamen.

Ihr Kraftwagen, gleichviel ob in Amerika oder in Europa gebaut, wird künftig durch vielseitige Verwendung dieser Stoffe zuverlässiger sein, ruhiger laufen und weniger Reparaturen erfordern. Ich will hier versuchen, in nicht-technischer Sprache zu berichten, was sich auf diesem interessanten Gebiet in Amerika ereignet hat.

Europa gegen USA

Ein ausgewachsener amerikanischer Straßenkreuzer, Geburtsjahr 1960, enthält etwa 9,5 kg Kunststoffe. Eine Reihe amerikanischer Fabriken, wie z. B. Ford, Chevrolet, Chrysler und American Motors, befassen sich mit der Herstellung von immer größeren Teilen aus plastischen Materialien für Karosserien; manche wiegen sogar bis zu 5,5 kg. In künftigen Jahren, man spricht von drei bis fünf Jahren, wird der amerikanische Wagen wahrscheinlich 25–30 kg mehr oder weniger harte Kunststoffteile enthalten.

Europäische Autofabrikanten neigten schon bisher stärker zur Verwendung von Kunststoffen als Detroit. Citroën baut ein Kunststoffrückfenster in den DS- und ID-Modellen ein, was bei europäischem Klima durchführbar ist, aber in den USA undenkbar wäre. Für den Fiat 1100 wurden im Jahre 1950 nur 1 kg plastische Stoffe verwendet; jetzt enthält er 6 kg. Renault erhöhte zwischen 1957 und 1960 den Anteil der Kunststoffe im Wagen um 42 %. Der VW setzt plastische Teile in großem Umfang ein. Relativ zum Gewicht eines VW müßte ein neuer amerikanischer „compact car“ 18 kg Kunststoffteile haben; davon ist man noch weit entfernt.

Im amerikanischen Kraftwagen wird sich hauptsächlich die Verwendung von fünf Materialien in den kommenden drei Jahren mindestens verdoppeln, wenn nicht verdreifachen. Zunächst zu den acrylischen Kunststoffen. Diese organischen Gläser verwendet man bei der Herstellung von Rückleuchten oder Blinkern und ebenfalls für Innenbeleuchtung (Ford, VW). Das Material eignet sich ausgezeichnet für Verzierungen, Druckknöpfe usw., da man beliebige Farben einschmelzen kann.

Schutz gegen jede Witterung

Anläßlich der letzten Frankfurter Automobilausstellung im November 1959 hielt der Detroiter Kautschuk-Chemiker, Mr. Robert W. Malcomson, einen sehr interessanten Vortrag, in dem er über die kautschukähnlichen Elastomere, Neopren, Hypalon und Viton sprach. Wichtige Hinweise aus diesem, in englischer Sprache gehaltenen Vortrag, seien hiermit meinem Text mit freundlicher Genehmigung von du Pont einverleibt.

„Amerikanische Marktuntersuchungen zeigen, daß sich im Straßenkreuzer etwa 45 kg Kautschukteile (ausschließlich Be-

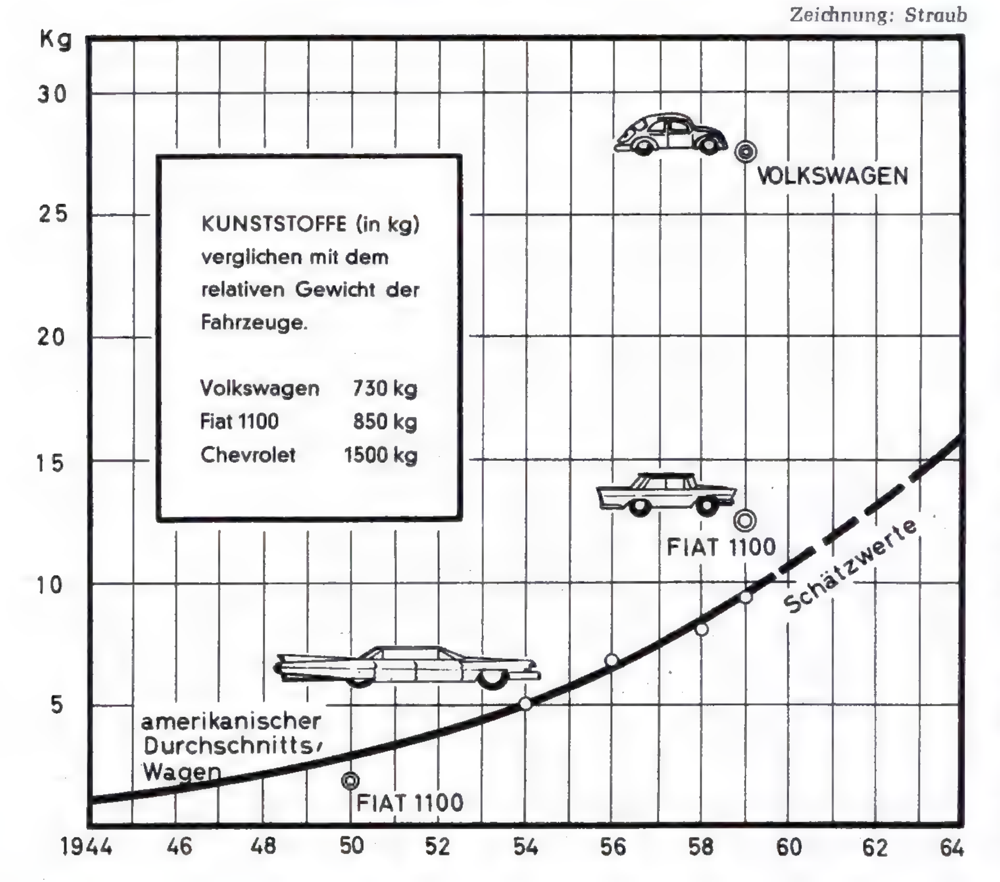
reifung und Schläuchen) befinden. Ein guter Prozentsatz – er variiert zwischen den einzelnen Marken – ist aus Kunststoff hergestellt. Es kann kein Zweifel bestehen, daß künftig die amerikanische Autoindustrie weit größere Mengen Elastomere als bisher in die Fahrzeuge einbauen wird, nicht nur aus Preisgründen, sondern weil eine Reihe der synthetischen Produkte und ihrer Kombinationen einen weit besseren Widerstand gegen Luft- und Wassereinflüsse, Treibstoffe, Öl und Säuren hat. Der Lufteinfluß ist übrigens ein ernstes Problem in den USA, insbesondere in Los Angeles. Aus diesem Grunde machten Besitzer europäischer Fahrzeuge in solchen Gegenden schlechte Erfahrungen mit den Gummiteilen (Türfensterdichtungen usw.), die sich den Witterungseinflüssen nicht gewachsen zeigten. Europäische Autofabrikanten mögen diesen Faktor, der auf ihre Verkaufsaussichten in den USA einen wesentlichen Einfluß haben kann, genauer als bisher untersuchen und korrigieren, falls sie nicht Kunden verlieren wollen."

Unter den Elastomeren hat bisher Neopren die vielseitigste Verwendung und den größten Absatz gefunden. Neopren ist äußerst witterungsbeständig, hat auch gute Ölbeständigkeit, ist gegen viele Säuren unempfindlich und versagt nicht bei Temperaturen bis minus 40° C. Neopren wurde im Jahre 1932 eingeführt. Die USA produzieren gegenwärtig etwa 150000 t im Jahr. Nur ein Bruchteil dieser Erzeugung wird von der Autoindustrie aufgenommen, da im einzelnen amerikanischen Wagen nur etwa 2,5 kg enthalten sind. Eine neue Fabrik in Irland wird ab Mitte 1960 die europäischen Industrien jährlich mit etwa 40000–50000 t Neopren versorgen. Diese Kunststoffe findet man in Dichtungen, Schläuchen, Treib- und Keilriemen und Teilen, die mit Ölen oder Treibstoff direkt in Berührung kommen.



Detroits Prüfbedingungen für Büchsen und Führungen aus Nylon sind sehr scharf. Fensterkurbeln müssen 50000 Umdrehungen aushalten, Lenkungsbüchsen 100000 Umdrehungen und die Kupplungsbüchsen müssen nach 400000 Kupplungsbetätigungen einwandfrei funktionieren.

Hypalon, ein Kunstkautschuk, ist erst einige Jahre auf dem Markt. Er wird besonders für solche Zwecke eingesetzt, wo höhere Leistungsgrade als die, die Neoprene besitzen, gefordert werden, oder man verbindet auch Hypalon mit Neopren oder anderen Materialien. Hypalons hervorstechendste Eigenschaften sind große Beständigkeit gegen Hitze, Witterungseinflüsse und chemische Angriffe. Das Material ist gummi-elastisch bis 200° C Hitze und 40° C Kälte. Außerdem bleibt es innerhalb dieses Temperaturbereiches farbenbeständig. Amerikanische Autofabrikanten benutzen das Material in dünnen Schichten für Tür- und Fensterdichtungen, Kabriolettverdeckstoffe, als Schutzmantel für Zündkabel und als Dichtungsüberzug für Deckenleisten, Kofferraumdeckel usw.



Große Zukunft für Viton

Gestützt auf die Erfahrungen mit Neopren und Hypalon entwickelte du Pont das Vito-Elastomer. Die Hersteller behaupten, daß es auf dem Weltmarkt keinen anderen synthetischen Kautschuk gibt, der sich hinsichtlich seiner Beständigkeit gegen Öle, Treibstoffe und Säuren bei Temperaturen über 200° C mit Viton vergleichen ließe. Besonders widerstandsfähig ist Viton gegen Verformung. Prüfkörper, die um 25 % zusammengedrückt und in diesem Zustand 70 Stunden bei 121° C belassen wurden, federten wieder zu 90 bis 97 % in ihre ursprüngliche Form zurück. Andererseits ist das Verhalten von Viton bei Tieftemperaturen nicht außergewöhnlich gut, reicht aber für die meisten Verwendungszwecke im Kraftwagen voll aus.

Die hier angeführten Kunststoffe werden den Wagen der Zukunft störungsfreier und dauerhafter machen, und sie werden auch erheblich dazu beitragen, den Verschleiß vieler Teile zu reduzieren, sowie die Wartungs-, d. h. Servicekosten dem Fahrzeugbesitzer zu verbilligen.

Plastische und Kautschukmaterialien haben bereits für viele Zwecke Metalle, Holz und Naturgummi ersetzt. Von diesen Entwicklungen hat im allgemeinen der Autobesitzer profitiert. Aber so vielseitig die Verwendung von Kunststoffen künftig auch sein mag, die Kunststoffkarosserie im massenproduzierten Automobil ist so weit entfernt wie je.

MAROKKO

Reiseland mit großer Zukunft

EINE TOURISTISCHE REPORTAGE VON WILLI WIECZOREK

Unsere Welt ist klein geworden. Es gibt keine Grenze mehr für den Urlauber. Wer Zeit und Geld hat und noch dazu motorisiert ist, dem steht für seine Reisesehnsucht die Welt offen. Millionen waren im ungewöhnlich schönen Sommer des vergangenen Jahres unterwegs, auf Straße und Schiene, zu Wasser und in der Luft. In diesem Jahr werden es wieder Millionen, aber Millionen sein; sie werden die Urlaubszahl der kommenden Saison in enorme Höhe treiben. Die Experten sagen: 1960 wird ein Rekord-Reisejahr, und wir möchten ihnen schon heute recht geben.

Die Sehnsucht der modernen Menschen rollt auf der Straße. Ob im großen oder kleinen Wagen, am Steuer ist jeder ein König. Das ist überall so, bei den anderen und bei uns. Das deutsche Wirtschaftswunder erzeugt Jahr für Jahr neue Wohlstandswellen; erst die Genußwelle, dann die Haushaltswaren-, die Bekleidungs-, die Einrichtungswelle und jetzt die Reise- und Motorisierungswelle. So wird das Jahr 1960 auch ein Rekordjahr in der Zulassungszahl neuer Autos werden.

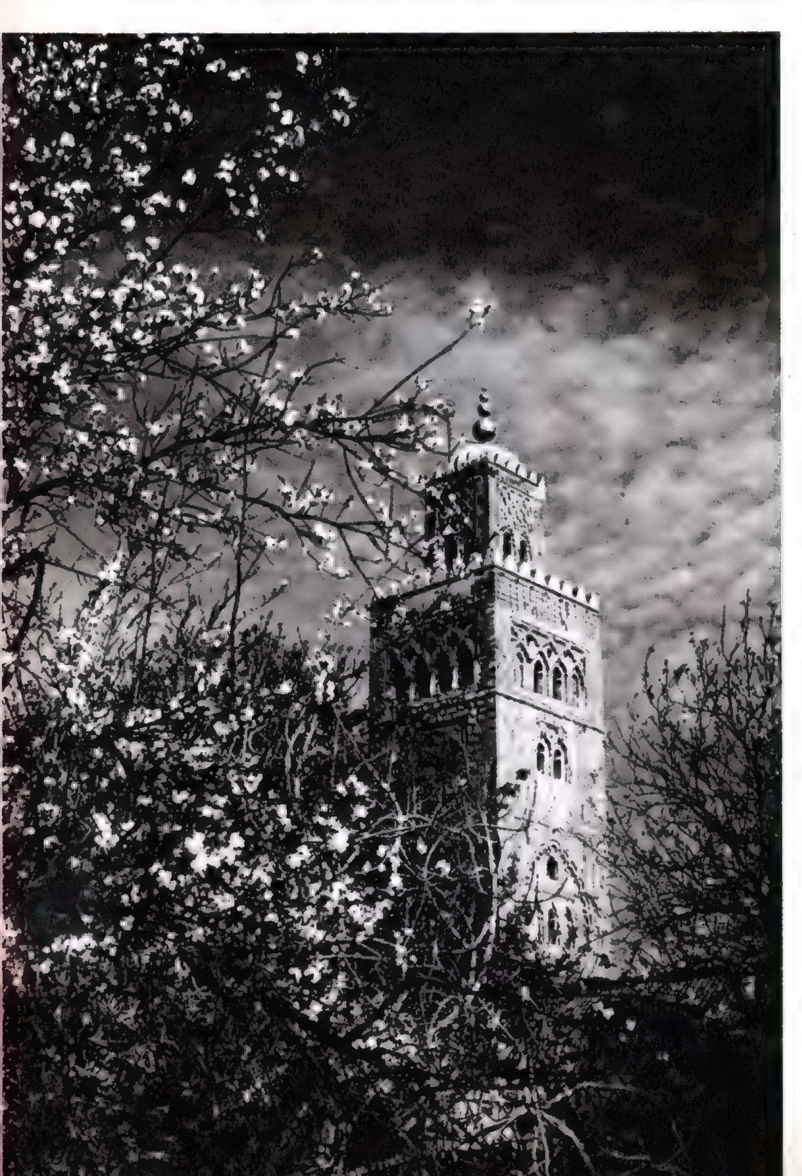
Hier ist der Autotourist ein König

Mit dem Besitz eines Automobils wächst naturgemäß der Reisedrang, der ein Teil des allgemeinen Lebensdrangs ist. Der Raum auf den Straßen, den großen, internationalen Reiserouten, ist heute schon knapp, zur Reisezeit noch knapper. Die Verkehrsdichte wächst von Monat zu Monat. In der Bundesrepublik zum Beispiel kommen durchschnittlich 18 Fahrzeuge auf einen Kilometer des 349886 km langen Straßennetzes. In Italien, dem bevorzugten Reiseland der Deutschen, sind die Straßen mit 24 Fahrzeugen pro Kilometer noch stärker belastet. Wohin mit dem Auto im Urlaub? Wo kann das Auto für den passionierten Autotouristen – und das sind Hunderttausende – noch Auto sein? Wo gibt es das ideale, autotouristische Land mit guten Straßen und wenig Verkehr?

Wir haben ein solches Land entdeckt; es liegt nicht an unserer Schwelle, es liegt auf einem anderen Kontinent, aber immer noch vor der Haustüre Europas. Es ist nach dem kürzesten Anfahrtsweg über Spanien nur durch eine 14 Kilometer breite Pforte getrennt: Es ist Nordafrika und hier das junge Königreich Marokko, ein Land voller Schönheit, voller landschaftlicher Kontraste, ein Land mit idealem Klima und beständigem Wetter, mit über 300 Sonnentagen im Jahr, ein Land, das von der Masse des Touristenstroms noch nicht entdeckt ist, ein Land mit herrlich gepflegten Autostraßen und wenig Verkehr, Straßen, auf denen der passionierte Autotourist König ist, ein Land, das man mit allen Sinnen erleben und er-fahren kann, ein ideales Reiseland mit großer Zukunft.

Wir – das war eine kleine Gruppe deutscher Fachjournalisten, die das Office National Marocain du Tourisme eingeladen hatte – entdeckten die touristischen Vorzüge Marokkos zu einer Zeit, da bei uns noch Winter war. Unsere Reise begann mit dem Flugzeug. In München-Riem sprang das moderne Düsenflugzeug der Air France, die Caravalle, in den Himmel und raste in 75 Minuten durch den riesengroßen, leeren Raum über einem unendlich weiten Wolkengebirge nach Paris. Diesem Flug, besser gesagt diesem gewaltigen Luftsprung, folgte nach einer langen Wartezeit der geruhsame Flug mit der Royal Air Maroc nach Casablanca. Knapp sechs bis sieben Flugstunden trennen uns hier von der Heimat, und wir sind doch in einer ganz anderen Welt.

Umrahmt von Blüten: Das Minarett der Koutoubia von Marrakesch.



Ein Land der Kontraste

Wiedersehen mit Casablanca nach 23 Jahren. Diese Stadt hat sich gewaltig verändert. Kilometerweit ziehen sich an der Einfahrt zur Stadt Industrieanlagen hin. Und in der City: Schneeweiße Hochhäuser, Hotelpaläste mit allem Luxus, internationale Großbanken, Geschäftsviertel und Wohnhäuser im amerikanischen Stil. Kontraste über Kontraste, Afrika, Europa, Amerika an einem Platz, aufregende Dissonanzen, wohin man blickt: Pariser Eleganz, daneben tiefverschleierte Frauen, große, elegante Straßenkreuzer, dazwischen auch ein Eselsgespann. Diese Bilder bezaubern, sie machen aber auch unruhig und lassen einen sofort die sprunghafte Entwicklung spüren. Casablanca ist zu einem Schmelztiegel Marokkos geworden, es ist ein „New York am afrikanischen Ufer des Atlantiks", ein Musterbeispiel für die sich im ganzen Land vollziehende Wandlung.

Die Probleme der jungen Staaten in Afrika sind überall die gleichen. Nach ihrer Unabhängigkeit wollen sie den Wohlstand Europas, und weil dieser Wohlstand nicht so schnell wächst, steigen die finanziellen Ansprüche und Forderungen an Europa, an die übrige Welt. Auch auf Marokko lasten diese Probleme, mit ein Erbe der Unabhängigkeit. Die Fülle der Pläne, die den Lebensstandard und den Wohlstand Marokkos heben sollen, steht oft in keinem Verhältnis zu den Einnahmen, zu dem Haushalt. Daher müssen alle Kräfte mobilisiert und alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Und eine gute Einnahmequelle, dazu noch ein begehrter Devisenbringer, ist für jedes Land der Fremdenverkehr. Das weiß man auch in Marokko.

Beste Straßen mit wenig Verkehr

Ohne Zweifel verdankt das junge Königreich, das ohne die Wüste fast eine halbe Million Quadratmeter Boden besitzt, sehr viel Frankreich. Den Grundstein für die fortschrittliche Entwicklung des Landes hat Frankreich gelegt. Straßen, Eisenbahnstrecken, Hafenanlagen, Fabriken, neue, moderne Stadtviertel, Krankenhäuser, zeugen von der gigantischen Arbeit, die hier geleistet wurde. Nach so langer Zeit fallen mir bei meinem zweiten Besuch in Marokko gewaltig auf die Fortschritte auf wirtschaftlichem, industriellem und besonders auf hygienischem Gebiet, weiter, auf dem Gebiet des Baues neuer Schulen und Krankenhäuser. Auch das Straßennetz, das die Franzosen – natürlich aus strategischen Gründen – angelegt haben, ist in einem erstklassigen Zustand. Marokko besitzt 6800 km Hauptstraßen, 6400 km Nebenstraßen, davon 4200 km mit einem harten Belag und 36000 km befahrbare Pisten.

In den letzten beiden Jahren haben die Marokkaner viele neue Straßen gebaut. Die für den touristischen Verkehr sehr wichtigen Nord–Süd- und Ost–West-Routen sind in bestem Zustand. Die Fahrbahnen sind breit. Oft führt die Route kerzengerade über

Sorgfalt schafft Vertrauen

Äußerste Sorgfalt bei der Konstruktion und äußerste Gewissenhaftigkeit bei der Prüfung und Herstellung schufen das große Vertrauen, das Mercedes-Benz Fahrzeugen entgegengebracht wird. Ein Beweis für dieses Vertrauen ist der große Kreis der Mercedes-Benz Freunde, der trotz der Lieferfristen ständig größer wird. Die Daimler-Benz AG dankt für das Vertrauen und die Geduld ihrer Kunden mit dem Versprechen, am Grundsatz der Qualität festzuhalten und jedem Auftrag von alten, wie von neuen Freunden ihres Hauses, die gleiche Sorgfalt zu widmen.

046 PL

MERCEDES-BENZ

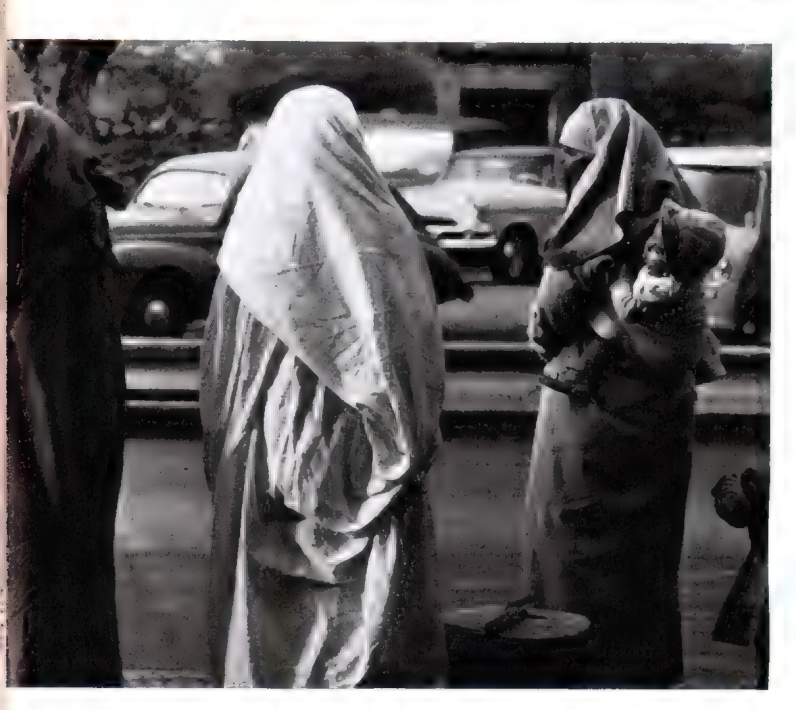


Ihr guter Stern auf allen Straßen



30, 40, 50 Kilometer. Eine ähnliche, für den Autotouristen geradezu ideale Streckenführung fand ich nur auf meinem Trip durch Mexiko. Auf solchen Hauptstraßen, die größtenteils asphaltiert sind, lassen sich mühelos hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreichen. Ohne sich anzustrengen kann man an einem Tag zwischen 600 und 700 Kilometer zurücklegen. Der Service ist an den Straßen vorzüglich.

Zwei Wochen dauerte unsere Reise im bequemen, großen Wagen. Das Programm war ausgezeichnet zusammengestellt. Dafür ein besonderes Kompliment dem versierten und erfolgreichen Kontaktmann, A. v. Mukarovsky in Casablanca. Unsere Route führte zu den internationalen, touristischen Perlen an der Atlantikküste und zu den Königsstädten Marrakesch, Fez, Mèknes



Dieses Bild offenbart eine Welt der Kontraste, wohin man blickt.

mit Rabat als Ziel und Höhepunkt. Vom internationalen Touristenleben in modernen und preiswerten Hotels bis zu gemütlichen Rasthäusern, von lauschigen Badeplätzen am weiten, weißen Strand des Atlantiks bis zu Picknicks in einfachen Gaststätten, von der schillernden Buntheit der Basare und Märkte bis zu der Einsamkeit der Dörfer am Rande der Pisten und im Anti-Atlas entdeckten wir touristisches Neuland von vielfältiger Pracht und erlebten eine Welt der Kontraste.

Gegenwart und Vergangenheit dicht nebeneinander

Marokko ist wirklich ein Wunderland, in dem die Gegenwart mit ihren modernsten Erscheinungsformen und eine geradezu biblische Vergangenheit dicht nebeneinanderliegen. Auf dem Land leben, wie vor tausend Jahren, die Bewohner in Lehm- oder Reisighütten. Über ihnen jagen am wolkenlosen, blauen Himmel Düsenjäger. Unten auf den großen Routen rollen amerikanische Straßenkreuzer, während wenige Meter abseits von der Hauptstraße Bauern ihre kleinen Felder noch mit dem primitiven Holzpflug bearbeiten, vor dem Esel und Kamel einträchtig nebeneinander gehen und sich nicht durch das Rattern moderner Trecker stören lassen, die einige hundert Meter entfernt den Boden von Plantagen durchfurchen. Und solche Gegensätze mannigfachster Art sahen wir auf jedem Kilometer. Wo in aller Welt gibt es das zum zweiten Male? Immer wieder entdeckte man, wie schön, wie verlockend und bezaubernd Marokko ist.

Aber zurück zu unserer Fahrt. Wir fuhren über 2000 Kilometer kreuz und quer durch das Land. Über 500 Kilometer sind es von Casablanca bis Agadir. Zunächst ist die Landschaft sehr eintönig. Die Straße ist großartig, und unser Wagen rollt im Autobahntempo. Sobald die Straße vor Mazagan dicht an das Meer heranführt, ändert sich das Bild. Die weiten Gärten prangen im jungen Grün, eine breite Straße führt in das Zentrum dieser alten, portugiesischen Gründung. Eng zusammengedrängt liegt die Altstadt mit manchen Kostbarkeiten aus vergangener Epoche. Mazagan besitzt einen wunderbaren Strand. Bei der Weiterfahrt wechseln wir von der Hauptstraße auf die malerische Küstenstraße. Das nächste Ziel ist Safi. Von Safi aus weiter nach Süden ändert sich das Landschaftsbild allmählich. Zwischen Safi und Mogador (Essaouira) trafen wir die ersten Arganienbäume, deren Früchte den Oliven ähneln. Wer es nicht sah, würde es nicht glauben, daß sich Ziegen bis in die höchsten Äste der Bäume emporwagen, um Blätter und Früchte zu verzehren. Gegen das Meer ist Mogador durch lange Festungswälle gesichert. Hier und da stehen noch die alten Geschütze. Es ist ein romantisches, sauberes, weißes Städtchen am Meer mit einer sehr fleißigen Bevölkerung.

Als Agadir noch „eine Perle am Atlantik" war . . .

Die Fahrt von Mogador nach Agadir führt durch eine sehr schöne, vorwiegend bewaldete Landschaft. Die Straße schlängelt sich dicht am Meer, oft durch viele Kurven, die vorzüglich ausgebaut sind. Kurz vor Agadir führt die Route dicht an das Wasser heran und gibt den Blick frei: Unten in einer halbkreisförmigen Bucht liegt die Perle als Badeort am Atlantik. 30 Kilometer lang ist der weiße Strand von Agadir; er genießt den Ruf, der schönste von ganz Afrika zu sein. Das ganze Jahr über kann man hier baden. Fast 20 Grad hatte das Wasser bei einer Lufttemperatur von 25 Grad.

Wir ließen uns von den Brandungswellen treiben, faulenzten im Sande, ließen uns von der Sonne bräunen. Meer, Sand, Sonne unter dem azurblauen Himmel von Agadir, und das zu einer Zeit, da daheim noch tiefster Winter war. Von Jahr zu Jahr steigt der Touristenstrom nach Agadir, dem Paradies am Atlantik, das alle Möglichkeiten und Vorzüge hat, um einmal Cannes den Rang abzulaufen, denn die Sonne scheint hier wirklich 340 Tage im Jahr.

Noch ein kleiner Abstecher von Agadir aus in die Ebene zwischen Atlas und Anti-Atlas nach Tafraout. Inmitten einer Mondlandschaft von verwitterten Granitblöcken, von bizarren Felsen, befindet sich diese reizvolle Oase mit einem modernen Rasthaus. Und dann kam der Abschied von Agadir. Die Sonne war gerade aufgegangen und goß ihren silbernen Schein auf den weiten Atlantik. Weiß gischt die Brandung, die Wogen donnern gegen die steilen Felsklippen, unten liegt, wie eine Spielzeugschachtel die Stadt. Ein letzter Blick, und dann geht die Fahrt weiter.

Während diese Zeilen gedruckt sind, geht die bestürzende Nachricht durch die Weltöffentlichkeit: Ein Erdbeben hat Agadir ausgelöscht. Diese schöne, aufblühende, weiße Stadt am Meer, die auf dem besten Wege war, der modernste und mondänste Badeort in Afrika zu werden, ist nicht mehr. Es ist kaum zu fassen . . . Drei Wochen vor der Katastrophe erlebten wir im Marhaba, einem der vielen Luxushotels am Strand, sonnige, unbeschwerte Tage. Unser Hotel, wie auch Mauritania, das auf einem Felsen stand, und das moderne, komfortable Saada, hatten zu dieser Zeit Hochsaison. Zahlreiche ausländische Touristen, darunter viele Deutsche, genossen hier den Frühling mit aller Pracht dieses vielfältigen Landschaftsbildes. Und das alles wurde in wenigen Sekunden zerstört. Unser tiefstes Mitgefühl wendet sich allen Betroffenen zu. Marokko hat eine ziemlich abenteuerliche Geschichte hinter sich; es hat glückliche Zeiten erlebt und hat den Schrecken kennengelernt; es wird auch diesen harten Schicksalsschlag überwinden. Und eines Tages wird das neue Agadir wieder so sein, wie wir es kennen und lieben lernten: Die strahlende, weiße Stadt, die Perle am afrikanischen Atlantik.

Vier Königsstädte kennt Marokko: Marrakesch, Fez, Mèknes, Rabat. Alle haben traumhafte Beinamen. Man nennt Marrakesch die „rote Stadt", die „Perle im Süden", Fez das „wohlbehütete", Mèknes die „Stadt mit den Olivenbäumen" und Rabat „die Stadt des Sieges". Vor 23 Jahren war ich zum erstenmal in Marrakesch. Immer wieder hatte ich Sehnsucht nach dieser Stadt, die, vom Hohen Atlas beschützt, von tropischen Blumengärten umgeben ist und in der sich der ganze Zauber des Orients so prachtvoll entfaltet wie an keinem anderen Platz. Hoch über den Zinnen der alten Mauer steigt die Koutoubia, das arabeskengeschmückte Minarett der großen Moschee. Von jedem Platz aus sieht man das große Wahrzeichen. Wie vor Jahren schlenderte ich auch jetzt zu den Basaren, zu dem großen Marktplatz, der wie ein Breitwand-Farbfilm alles entfaltet, was Tausendundeine Nacht bieten kann. Und jeden Tag spielt sich das geschäftige Treiben, der große Volkstrubel ab, unverändert, ewig alt und doch immer wieder faszinierend, vom frühen Vormittag an, solange, bis der letzte Sonnenstrahl hinter dem schneebedeckten Atlas verschwindet.

Skifahren bis in den Mai

Wer Ski fahren will, und das kann er in der Nähe von Marrakesch bis in den Mai hinein, hat es nicht weit; nur 65 Kilometer von Marrakesch entfernt liegt Oukaimeden mit herrlichen Pisten und Skilifts und einem modernen Hotel, ein Wintersportplatz wie in Europa.

Fez, Mèknes, Rabat waren die nächsten Stationen. Fez ist die älteste der Königsstädte, eine Stadt der größten Kontraste. Wer das Herz Marokkos spüren will, der muß Fez gesehen haben. Fez hat die schönsten und interessantesten Souks, das sind nicht nur Verkaufs-, sondern auch Arbeitsstätten. Hier in Fez werden die weltberühmten, marokkanischen Lederwaren fabriziert, hier ist die Auswahl so schön und der Kauf so verlockend wie nirgendwo. Und in Mèknes erlebten wir die herzliche, marokkanische Gastfreundschaft, die uns auf der ganzen Fahrt zuteil wurde, zunächst in einem echten, arabischen Haus. Das Zentrum bildet der Innenhof, über dem an diesem Abend hell glänzend die Sterne standen. Nach einem marokkanischen Gastmahl tanzten uns zu Ehren Frauen aus dem Atlas zu einer



Wie Schwalbennester kleben in der Oase Tafraout die Häuser an roten Felswänden. *Fotos: Fenzl (2), Hacker (1), OMT (1).*

monotonen, aber eindringenden Musik ihre heißen Rhythmen. Am nächsten Tag waren wir Gast beim Gouverneur, einem Schwager des Königs. diesmal in einem modernen Haus. Wir saßen auf niedrigen Lederpuffs, tranken süßen Minztee und delektierten uns an scharf gewürzten Speisen. Wir alle aßen aus einer Schüssel, mit drei Fingern der rechten Hand, und es war eine hohe Ehre, wenn einer der neben uns sitzenden Einheimischen uns einen Knödel von „Kuskus" mit eigener Hand mischte und darreichte.

Der König reitet vorbei

In Rabat, der Hauptstadt des jungen Königreiches, erlebten wir am Schluß der Reise noch einmal ein eindrucksvolles Bild, wie man es nur aus Märchen kennt: König Mohammed V. fährt zum traditionellen Gebet. Der Freitag ist der heilige Tag der Mohammedaner. Er beginnt in Rabat mit der Parade der königlichen Garde. Als dann die Sonne am höchsten stand, öffnete sich das Tor des Königlichen Palastes. An der Spitze der feierlichen Prozession eine Kapelle, dann die Königsstandarte, es folgte eine Schwadron schwarzer Reiter auf weißen Araberhengsten, die Lieblingspferde des Königs, dann die Würdenträger und schließlich der König, diesmal hoch zu Roß. Hinter ihm die rote, königliche Karosse, verziert mit prunkvollen Goldornamenten. An dieser Zeremonie des Freitaggebetes hat sich seit Jahrhunderten nichts geändert; heute ist die geheiligte Ordnung gleichzeitig ein farbenprächtiges Märchen, ein bezauberndes Schauspiel für die vielen ausländischen Touristen. Als der König vorbeiritt und alle begeistert klatschten, zeigte sein Gesicht ein leises Lächeln zwischen Freude, Würde und Gnade, und man spürte in diesem Augenblick den Hauch eines wirklich tausendjährigen Reiches.

Der Abschied fiel einem schwer. Wir hatten nur zwei Wochen Zeit, aber wir lernten dank unseres ausgezeichneten Führers Abdelkhalak Medjaoui so viel von den offenen und verborgenen Schönheiten des Landes kennen, daß wir heute schon Sehnsucht haben, wieder zu kommen, um das alles noch einmal, noch intensiver aufzunehmen, und vor allem in dem für den Tourismus erschlossenen Süden des Landes manches zu entdecken, was wir noch nicht kennen.

Vor allem: Zeit nehmen

Viele Touristen, die Spanien bis zur Südspitze besuchen, machen einen Sprung nach Tanger oder Ceuta. Dort sehen sie verschleierte Frauen, eine Medina, eine Moschee und glauben, sie kennen Nordafrika. Wer Marokko wirklich kennenlernen will, muß genügend Zeit mitbringen. Die schnellste Anreise ist natürlich mit dem Flugzeug. Ab 20. Mai gibt es eine direkte Verbindung von uns nach Marokko. Die Royal Air Maroc eröffnet an diesem Tag ihre direkte Linie Casablanca–Frankfurt a. M., mit kurzem Aufenthalt in Paris. In fünf Stunden wird man dann in diesem Sonnenland sein.

Wer mit dem Auto reist, erlebt intensiv den sich von Norden nach Süden vollziehenden Wandel der europäischen Landschaft. Er gewöhnt sich auch allmählich an den Klimawechsel, und der Körper hat sich schon den veränderten Temperaturen angepaßt, wenn Nordafrika erreicht ist. Die Anfahrt ist lang, aber nicht zu strapaziös, wenn man sich das Pensum vernünftig einteilt. Von München zum Beispiel bis Casablanca sind es über 3000 Kilometer, eine Anfahrt, die bequem in einer Woche zu schaffen ist.

Wann ist die beste Jahreszeit zur Reise? Marokko ist immer schön. Von 365 Tagen im Jahr sind nachweisbar 300 Sonnentage. Die idealen Reisemonate sind von Februar bis Mai und von August bis November. Hotelsorgen gibt es in den touristischen Zentren nicht. Marokko hat genügend Luxus- wie komfortable Hotels, gutbürgerliche Unterkünfte und Rasthäuser, in denen man auch übernachten kann. Die Preise – 1000 marokkanische Franken sind acht DM – entsprechen den in den europäischen Reiseländern. Für Camping und Caravaning ist Marokko ein ideales Land. Nach einem Plan des rührigen Präsidenten Larbi Lamrani vom Touring Club du Maroc werden im nächsten Jahr im ganzen Land moderne Zeltplätze errichtet. Wir haben auf unserer Reise den besten internationalen Campingplatz – übrigens unter deutscher Leitung – in Fedala gesehen, und zwar Camping Loran, ein ruhiger, schöner Platz, nicht weit vom Strand entfernt.

Mit Wohnwagen durch Marokko

Alles, was der Förderung des Tourismus in Marokko dient, wird groß geschrieben; denn nach den Phosphaten ist der Tourismus die zweitgrößte Einnahmequelle Marokkos. Von Jahr zu Jahr steigt der Strom ausländischer Touristen, und jeder ist begeistert und zufrieden. Zwischen dem Atlasgebirge, dem Mittelländischen Meer und dem Atlantischen Ozean gelegen und mit der Hauptfront gegen Süden zu, bietet das Land jedem Besucher ein ideales, sicheres Wetter und damit beste Erholung zu jeder Jahreszeit. Augenblicklich rollt eine große Wohnwagenkarawane nach Marokko. Diese erste Wohnwagenkarawanenreise haben der Touring Club de France und der Touring Club du Maroc vorbereitet; sie dauert vier Wochen, vom 1. April bis zum 1. Mai. Für das nächste Jahr sollen auch internationale Autoreisen in kleineren Equipen organisiert werden. Bis dahin werden wohl auch die Bemühungen von Erfolg gekrönt sein, den Geltungsbereich der Grünen Versicherungskarte auf die nordafrikanischen Reiseländer Marokko, Tunesien und Lybien auszudehnen. Wer in nächster Zeit diese Länder mit seinem Auto besuchen will, dem raten wir, eine Zusatzversicherung abzuschließen und vor allem, nicht den ADAC-Schutzbrief zu vergessen. Und nun: Gute Fahrt nach Marokko, dem idealen Reiseland für Autotouristen, die Zeit haben.



Parkplatz für beide: Für das moderne Automobil und für das Last- und Reittier aus biblischer Vergangenheit.



Wild auf der Straße

Von Forstleuten weiß ich, daß Wild, vom Scheinwerfer erfaßt, geblendet wird, erstarrt und wie gebannt auf der Straße stehenbleibt, weil es durch das Licht eingehüllt wird. Die rettende Dunkelheit des Waldes wird als eine Mauer angesehen, die nicht zu überspringen ist. Wenn das Fahrzeug dann in die Nähe des Wildes kommt, läuft es vor dem Scheinwerfer her und kann sich zu Tode hetzen, da ihm die „Mauer" links und rechts der Straße den Weg in den dunklen Wald immer wieder versperrt. Ist der Kraftfahrer ein Tierfreund, dann löscht er kurze Zeit sein Fernlicht. Beim Wiederaufblenden ist das Wild verschwunden.

Heinz Schwartz, Saarbrücken

Rechtslenkung

Ich verfolge seit geraumer Zeit die Diskussion über die Einführung rechtsgelenkter Fahrzeuge in Deutschland. Leider erfolgten bisher alle Äußerungen, die ich, auch in Ihrer Zeitschrift, zu sehen bekam, nur auf Grund theoretischer Erwägungen. Ich kann Ihnen nun dazu einen Beitrag aus der Praxis liefern, allerdings im „Spiegelbild": Ich habe in Österreich 1922 bis 1925 – in jenen Jahren herrschte dort noch Linksverkehr – den guten alten Ford, Modell T, gefahren, der auch Linkssteuerung hatte. Aus Erfahrung kann ich Ihnen nun berichten, daß gar keine Rede davon sein kann, daß für den Fahrer eines Fahrzeugs, das von der „Außenseite" her gesteuert wird, die „Straße breiter wird". Man muß nämlich zu seiner eigenen Sicherheit, wegen der geringeren Übersichtlichkeit der „Innenseite" von begegnenden Fahrzeugen ebenso viel mehr Abstand halten, wie man näher an den Straßenrand heranfahren kann. Das hat auch die Praxis dadurch anerkannt, daß sich in Ländern mit Linksverkehr die Rechtslenkung, in Ländern mit Rechtsverkehr die Linkslenkung spontan durchgesetzt hat. Das Begegnen ist der häufigere, das Überholen der seltenere Verkehrsvorgang.

Prof. Dr.-Ing. Wilhelm Schultes, Aachen

Kriegsgräber

Wäre es nicht eine dankbare Aufgabe für den ADAC, in Zusammenarbeit mit dem „Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge" an den großen Durchfahrtsstraßen Hinweisschilder anzubringen, die die durchfahrenden Deutschen auf die deutschen Soldatenfriedhöfe aufmerksam machen? Tausende von den Millionen deutscher Urlauber, die der Ferienstrom dort vorbeispült, würden diese Friedhöfe besuchen.

Dr. Hans Woelk, Düren

Fremdwörter

Vor einiger Zeit las ich die Zuschrift eines Ihrer Leser, der sich über den Gebrauch der vielen Fremdwörter in unserer sonst so schönen „Motorwelt" beklagte. Mir geht es genauso. Auch ich bin verstimmt über die vielen Fremdwörter, die Sie gebrauchen oder durchgehen lassen. Besonders trostlos aber wirkt es, wenn jemand ein Fremdwort gedankenlos nachplappert, dessen wahrer Sinn ihm unbekannt ist. Dafür ein Beispiel: Im Heft 2 steht auf der 83. Seite ein Bericht über den Harz. Darin schreibt der Verfasser, daß die bekannten Abfahrtsstrecken „dem Zuge der Zeit folgend rasanter gestaltet worden sind". Rasant ist ein französisches Wort und hat, wie man in jedem Wörterbuch nachlesen kann, die Bedeutung eben, flachverlaufend, gestreckt; es ist ein Fachwort der Schießlehre und hat mit dem ähnlich klingenden deutschen Wort rasend keine einzige wortgeschichtliche Verwandtschaft.

Werner Heinemann, Hamburg

Der große Hader

Bei allem Verständnis für das Interesse, das Ihre Mitglieder und Leser an möglichst niedrigen Kfz.-Prämien haben, muß ich mich namens der deutschen Versicherungswirtschaft dagegen verwahren, daß in dem Artikel „Freigabe der Kfz.-Prämien, aber vorher noch Erhöhung" die Dinge so dargestellt werden, als habe das Ministerium zu Unrecht Prämien-Erhöhungen namentlich zum Nachteil des Motorradfahrers, Klein- und Volkswagenhalters festsetzen müssen, weil die Versicherungsgesellschaften aus undurchsichtigen Gründen die Schäden höher erscheinen lassen als sie sind und dadurch den begründeten Zorn des deutschen Kraftfahrers herausfordern. Diesen Verdacht erregen heißt nach meiner Überzeugung, der deutschen Versicherungswirtschaft gröblich unrecht tun und die Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit mißachten, die sich unsere Gesellschaften und Verbände in der Vorbereitung der Tarif-Reform sowohl bei der Ermittlung als bei der Würdigung der tatsächlichen Sachverhalte zur Pflicht gemacht haben. Ich würde mich freuen, bei weiteren Veröffentlichungen festzustellen, daß Sie sich entschließen konnten, bei Darstellungen des Verhältnisses zwischen Kraftfahrer und Kfz.-Versicherung von einer gewaltsamen Verschärfung der Interessengegensätze abzusehen und statt dessen dieses Verhältnis auch einmal im Lichte der gemeinsamen Notwendigkeiten und Interessen zu sehen.

Dr. Raiser, Generaldirektor
Gesamtverband der Versicherungswirtschaft

*

Wem das Herz voll ist, heißt es, dem gehet der Mund über. Mir geht es heute so. Daß ein Versicherungsmann im Leser-Forum des Februar-Heftes feststellt, die Versicherungen hätten im Gegensatz zu anderen Wirtschaftszweigen seit 1952 ihre Preise nicht mehr erhöht, halte ich für starken Tobak. Meine Haftpflichtversicherung hat sich seit 1951 um 140 Prozent von 45 DM auf 107 DM erhöht! Sie erhöhte sich 1953 um 20 DM auf 65 DM, 1956 um 23 DM auf 88 DM und 1959 um 19 DM auf 107 DM. Welches Glück, nur 19 DM dieses Mal. Ich wäre dafür, daß der ADAC eine eigene Haftpflichtversicherung eröffnet, wenn eines Tages die Prämien freigegeben werden.

Dipl.-Ing. Klaus Klünder, Stuttgart

*

Der Vorschlag vieler Clubkollegen, eine eigene ADAC-Versicherung ins Leben zu rufen, hat meine volle Befürwortung. Ich glaube, daß wir sehr gut damit fahren würden.

Herbert R. Glasow, Berlin

*

Als Strafe dafür, daß ich in 13 Jahren 480 000 km auf unseren Wunderstraßen unfallfrei fuhr – und nie meine Haftpflichtversicherung in Anspruch zu nehmen brauchte –, darf ich jetzt als Motorradfahrer mit einer Mehrbelastung meines Prämiensatzes von genau 64,8 Prozent rechnen. Diese Strafe wird anschaulich noch dadurch verschärft, daß ich mein Motorrad Sommer wie Winter laufen ließ, und jetzt auch der 10prozentigen Stillegungs-Prämie nachtrauern darf, denn sie wurde auch großzügig gestrichen! Es ist an der Zeit, daß der ADAC sich der Sache annimmt – mit einer eigenen Kfz.-Versicherung – und der modernen Finanzversklavung ein Ende gesetzt wird.

H. Lisk, Viersen

*

Ich meine, ein Automobil-Club ist diejenige Institution, die einen Menschenkreis Gleichgesinnter zusammenfaßt, und der Gedanke einer eigenen Versicherung drängt sich daher förmlich auf. Das Ergebnis wäre: Weniger Schadensregulierungen im Vergleich zu anderen Versicherungs-Gesellschaften und daher Prämiensenkung nach deren Freigabe.

Dietrich Kruse, Lübeck

*

Die Erhöhung der Kfz.-Prämien ist eine weitere Herausforderung der Kraftfahrzeugbesitzer und derjenigen, die es werden wollen. Wann wird der ADAC eine eigene Haftpflichtversicherung starten?

Werner Fröhlich, Suchsdorf

*

Ich höre jetzt immer, der ADAC möge doch für seine Mitglieder ein eigenes Versicherungs-Unternehmen gründen. Offenbar glauben die Leser, die solches empfehlen, daß ein solches Unternehmen wesentlich günstiger arbeiten könne als die Gesellschaften, die sich für den Abschluß von Kraftfahr-Versicherungen am deutschen Markt anbieten. Ich glaube es aus vielerlei Gründen nicht. Darüber hinaus bitte ich, es mir nicht zu verübeln, wenn ich im Hinblick auf die Kompliziertheit des Versicherungswesens und die besonders schwierige Materie der Kraftfahrversicherung den Befürwortern des erwähnten Gedankens die Frage stelle, ob nicht doch das Sprichwort recht hat, welches da sagt: „Schuster, bleib bei deinem Leisten!"

Heinz Sievers, Hannover

*

Ich spreche heute im Namen der nur noch wenigen Motorradbesitzer mit Maschinen über 475 ccm. Ich selbst z. B. besitze nur zum Zwecke großer Reisen eine BMW R 69 mit 35 PS (250 DM Jahresprämie bei einer Deckungssumme von 100 000 DM). Als verantwortungsvoller Motorradfahrer war ich stets auf 250 000 DM versichert. Außerdem bin ich ADAC- und DAS-Mitglied. Alles in allem würde mich meine Maschine mit Steuer, Teilbrand- und Diebstahlversicherung im Jahr 432 DM kosten. Ich frage nun die verantwortlichen Herren, was sie sich denn bei dieser Neuregelung für die Motorradfahrer gedacht haben. Warum schreibt man denn nicht

So ist der Mensch: Immer springt er in Gedanken vor- und rückwärts. GOETHE

um die Prämien

gleich als Überschrift: Zweiradfahrer müssen von der Straße verschwinden, oder zahlt, bis ihr es aufgebt!

Benno Lengauer, München

*

Als Versicherungskaufmann, der 25 Jahre im Fach ist, gestatte ich mir, an der Art und Weise der Veröffentlichung der neuen Prämien schärfste Kritik zu üben. Es fällt mir seit Wochen und Monaten schon auf, daß diese Artikel immer Seitenhiebe gegen die Versicherungsgesellschaften, und zwar zum Teil sehr unberechtigte, enthalten. Wer, wie ich, die anfallenden Schäden beobachten kann, der muß zur Überzeugung kommen, daß die Schadenquote außerordentlich hoch ist. Vor allem aber kommt es auf den Ton an, in dem man über diese Dinge schreibt und berichtet.

Dr. Franz Müller, Karlsruhe

*

Warum lehnen die Versicherungsgesellschaften den Versicherungsschutz für solche Leute, die z. B. drei und mehr Unfälle im Jahr verschulden, nicht ab? Der Abschluß einer Lebensversicherung ist ja auch an bestimmte Bedingungen gebunden. Es drängt sich hier der Eindruck auf, als ob man trotz der hohen Unkosten, die der Unfäller verursacht, doch nicht auf die von ihm gezahlten Prämien verzichten möchte. Wenn diese Unfäller auf die Dauer bei keiner Gesellschaft auch zu noch so hohen Prämien mehr Versicherungsschutz bekämen, müßte doch diese „verhältnismäßig kleine Gruppe", wie sie immer bezeichnet wird, bald von der Straße verschwunden sein.

Rainer Lechner, München

*

Auch ich bin der Ansicht, daß eine clubeigene Versicherung zu erträglichen Prämiensätzen durchaus möglich und wünschenswert wäre. Die Koppelung dieser Versicherung mit der ADAC-Mitgliedschaft dürfte bei der Vielzahl der hervorragenden Leistungen des ADAC wirklich keine allzu große Zumutung sein. Außerdem müßte es eine Möglichkeit geben, den notorischen Unfällern den Versicherungsschutz zu diesen ermäßigten Tarifen zu kündigen. Daß dabei dem ADAC eventuell auch einige Mitglieder verloren gehen, ist meines Erachtens nicht so wichtig, wie das Ziel, den ADAC zu einer Vereinigung vernünftiger und rücksichtsvoller Fahrer zu machen.

Klaus Haarkamp, Essen

*

Wie Herr Willibald Seidel, so bezweifle auch ich, daß die kleineren Kraftfahrzeuge eine stärkere finanzielle Belastung der Versicherungen darstellen. Ein Kleiner richtet (unter gleichen Bedingungen) im allgemeinen weit weniger Schaden an als ein Großer. Ich selbst habe zwei eklatante Fälle erlebt: Einmal wurde ich mit meinem Kabinenroller durch einen falsch überholenden Mercedes 220 über 20 Meter weit ins Feld gewedelt. Meine Reparatur kostete rund 800 DM, am Mercedes war nicht einmal eine Schramme zu sehen. Eine andere Karambolage hatte ich mit einem Lastwagen. Mein Schadensfall betrug etwa 700 DM. Am LKW war an der Stoßstange ein kleiner Kratzer. In beiden Fällen hätte also, wenn meine Haftpflichtversicherung hätte zahlen müssen, diese – eben gar nichts zu zahlen brauchen. Also würde das Verhältnis von klein zu groß hier sein: 800 : 0.

Hermann Ambrosius, Engen

*

Ich finde es sehr traurig, daß der Herr Vorsitzende des Vorstandes einer namhaften Versicherungsgesellschaft den Standpunkt vertritt, seit 1952 sei ja schließlich alles teurer geworden. Er soll doch einmal sagen, bei welchen Wirtschaftsgütern eine allgemeine Verteuerung zu verzeichnen ist. Bei Autos jedenfalls nicht, ebensowenig bei Kühlschränken, Radios, Bekleidung usw. Teurer geworden sind lediglich Dienstleistungen, gewisse Nahrungsmittel und, leider, eben die Versicherungsprämien.

Manfred Schroeder, Krefeld

Kavalier der Straße

Seit einiger Zeit befinde ich mich mit meiner Ehefrau in unserem Kraftwagen in der Bundesrepublik. Ich selbst bin Mitglied des englischen Automobil-Clubs. Bei einbrechender Dunkelheit fuhr ich mit meinem Kraftfahrzeug auf der Autobahn von Nürnberg nach München. Etwa 25 km vor München trat an meinem Wagen ein Motorschaden ein, der sich an Ort und Stelle nicht beheben ließ. In dieser Situation kam Herr Alfons Chelius, München, vorbeigefahren. Ohne daß ich ihn aufforderte, hielt er an und schleppte uns bis nach München. Ich bitte Sie, Ihren Lesern mitzuteilen, wie sehr man sich in fremdem Land über eine so selbstlose Hilfe freut.

Frank Turnham, Rochford/Essex

Billiges Benzin

Bei einer angenommenen Motorlebensdauer von 100000 km und einem durchschnittlichen Verbrauch von 10 Liter auf 100 km werden während der Lebensdauer des Motors 10000 Liter Kraftstoff verbraucht. Diese Menge kostet bei einem Benzinpreis von 0,52 DM pro Liter 5200 DM, bei 0,59 DM pro Liter 5900 DM. Die Differenz macht 700 DM aus. Dafür bekommt man leicht einen neuen Motor, wenn der alte wegen des billigen Kraftstoffes nur 50000 km gehalten hat. Es ist klar, daß etwaige Qualitätsmängel des Kraftstoffes nicht eine Reduzierung der Motorlebensdauer auf die Hälfte mit sich bringen. Um Angriffen schon jetzt entgegenzutreten: Diese Zuschrift wird mir nicht vom billigen Benzin honoriert.

Karl Herzog, München

Hupe mit falschem Ton

Ich habe mit Vergnügen den Artikel von Fräulein Berres „Ist das frech?" gelesen und kann das befremdende Benehmen der dortigen Polizeibeamten nur bestätigen. Ich besuchte anläßlich einer Tagung wieder mal das so gemütliche Würzburg. Da sich dort allerhand im Stadtbild verändert hat, war ich nicht sicher, ob ich den Tagungsraum ohne weiteres finden würde. Es war ziemlicher Verkehr und ich stand eingereiht in den Verkehrsstrom vor „rot" an einer Straßenkreuzung. Da entdeckte mein Hilfe suchendes Auge zwei sichtbar gutgewachsene Männer in der Uniform der Stadtpolizei. Da sie mir leider den Rücken zukehrten und auf telepathischem Wege nicht zum Umdrehen zu bewegen waren, habe ich bei der beschriebenen Situation mir erlaubt, einmal kurz zu hupen. Das hatte prompten Erfolg! Ich setzte also mein freundlichstes Gesicht auf und dachte „Die Polizei, dein Freund und Helfer". Weit gefehlt! Zwar bekam ich meine Auskunft und sogar richtig, aber erst wurde meiner neben mir sitzenden Frau mit empörtem Gesicht bedeutet, daß die Polizei sich hier das Anhupen verbittet. Nun, wir haben beide strahlend gelächelt und vermutet, der Gute habe eine schlechte Nacht gehabt. Nachdem das aber auch anderen Leuten passiert, muß es am Stolz der dortigen Polizei liegen. Ich empfehle deshalb, an sämtlichen Ortstafeln Würzburgs den Anschlag anzubringen: „Die Polizei verbittet sich das Anhupen". Dann weiß jeder Kraftfahrer Bescheid und wendet sich bei Bedarf an die als freundlich bekannten Würzburger Einwohner.

Dr. Erich Hayer, Nürnberg

*

Gestatten Sie, daß ich mir auf die von Ihnen gestellte Frage eine Antwort erlaube. „Frech" ist meiner Auffassung nach für Ihr Verhalten ein zu harter Ausdruck. Zweifellos ist es jedoch keine höfliche Geste, fremde Personen anzuhupen, um eine private Auskunft zu erhalten. Schließlich können auch Polizisten erwarten, daß Fragen in entsprechender Form an sie herangetragen werden.

Johann Haug, Feldafing

„Ist das frech?": Nein, sehr verehrtes Fräulein Berres, nur, wie mir scheint, etwas unerzogen. Die dafür fällige Verwarnung wegen Mißbrauches der Hupe hätten Sie sich mit gutem Recht von Ihrer Frau Mama bezahlen lassen können.

Dr. C. Kühn, Biberach

*

Nach der Straßenverkehrsordnung ist Hupen nur erlaubt, um gefährdete Verkehrsteilnehmer zu warnen; in allen anderen Fällen ist es ausdrücklich verboten und kann durch gebührenpflichtige Verwarnung, aber auch durch Strafverfügung geahndet werden. Da hat die anfragende Dame noch Glück gehabt mit ihrem Polizisten. Ob das Hupen „frech" war, möge in diesem Falle und einer Dame gegenüber unerörtert bleiben. Allgemein kann jeder aufmerksame Beobachter allerorts feststellen, daß tagtäglich sehr häufig verbotswidrig und – man muß es leider sagen – „frech" gehupt wird. Da hupt man vor Kreuzungen und Einmündungen, obwohl kein gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu sehen ist. Vorschriftsmäßig die Straße überquerende Fußgänger werden schon aus größerer Entfernung durch kräftiges Hupen zur Eile angetrieben, statt daß der Fahrer nur um ein weniges das Tempo verminderte. An Ampeln gibt's manchmal ein Hupkonzert, wenn bei „grün" der erste es nicht in 1/100 Sekunde schafft.

W. Schumacher, Dortmund



Szenenwechsel im Odenwald

Die Wiege des deutschen Frühlings steht im Dreieck Kaiserstuhl–Bodensee–Bergstraße. Sobald im März anhaltend warme Mittelmeerluft durch die Täler der Rhône und des Rheins flutet, beginnen sich im Odenwald die Gärten und Hänge zu beleben. Nur wenig später macht sich die neue Jahreszeit auch im unteren Main- und Neckartal bemerkbar.

Wer in diesen vom Klima bevorzugten Wochen den Odenwald von Heidelberg her ansteuert, ist überrascht von dem Wechsel der Szenerie, sobald die alte Universitätsstadt zurückbleibt. Nach der rotbraunen Kulisse des Schlosses zeigen sich freiere Neckarhänge, Gärten und Obstpflanzungen. Hier wirkt der Fluß noch wie auf alten Stichen: Da liegt die achthundertjährige Benediktinerabtei Neuburg, heben sich die Dächer von Ziegelhausen von dem Grün der Umgebung ab, ist die Flußterrasse, die Fähre. Vor der Brücke bei Neckargemünd zweigt eine kleine Straße ab und führt hinauf nach der Feste Dilsburg. Dieser feste Berg, 333 m hoch, überragt den Fluß, und jeder, der die Uferstraße befährt, sieht seinen Gipfel schon aus der Ferne. Aber nur wenige nehmen sich die Zeit, einmal hinaufzufahren. Dabei lohnt es sich nicht nur der Aussicht wegen. Oben gibt es einen Gasthof, ein fotogenes Festungsdorf mit alten Mauern und dem entsprechenden Holperpflaster, rundherum grüne, steil abfallende Hangwiesen. Wie auf einem Logenplatz über Neckar und Odenwald fühlen sich die Besucher der Rastplätze oben an der Mauer; um sich einen Rest Mittelalter, unter sich das vom Fluß durchwundene Hügel- und Waldland.

Schöner als an diesem Abschnitt ist der Neckar nirgendwo. Burgen und Dörfer, die nicht allein ein Malerauge erfreuen, einladende Gasthäuser und Terrassen veranlassen immer wieder, mehr das Bremsals das Gaspedal zu bewegen. Besondere Genüsse aber darf erwarten, wer das Flußtal verläßt und einer der sich hinaufschlängelnden Straßen folgt. Bei den vier Burgen von Neckar-Steinach, dem Aussichtspunkt Dilsberg gegenüber, weist ein Wegweiser nach Schönau. Ab hier ist der Weg bis ins Herz des Waldgebirges geebnet. Die Straße ist nicht gerade breit, aber gut asphaltiert und mäßig befahren. Bis nach dem Heiligenkreuz (450 m) steigt sie ständig an. Dann umrundet sie die hohe Stiefelhöhe (589 m) und durchteilt den hübschen Ferienort Waldmichelbach. Dieser Waldort am Bach, auch von Wiesen und einem Netz ausgedehnter Spazierpfade umgeben, ist für einen längeren Aufenthalt wie geschaffen. Zwar halten sich hier keine städtischen Nachtbars, aber es erhielt sich mehr: Die Stille. Der Aussichtsgipfel Tramm (Rundblick von 580 m) steht nahe. Informationen über geeignete Wanderwege gibt jeder Gastwirt und Bürgermeister. Von Waldmichelbach reicht die anfangs erwähnte Straße weiter nach Rimbach. Hier, direkt an der kleinen Brücke über die Weschnitz, träumt das alte Gasthaus Weschnitztal. Auf dem Weg weiter nach Norden zeigt sich schließlich Lindenfels. Wer sich von dieser Seite dem Städtchen am Hang nähert, gewinnt einen besonders schönen Eindruck. Burg und Stadtsilhouette überragen ein weites Hochtal, durch das die Straße von Rimbach heranführt. Nahe am Ort vereint sie sich mit der Nibelungenstraße. Lindenfels gilt als Luftkurort alten Schlages. Der Ort liegt nach Süden frei und nach allen anderen Seiten durch waldige Höhen geschützt. Wehrtürme, alte Stadttore und Gemäuer, das friedliche Land ringsherum lassen alle Gegenwart leicht einmal vergessen. Auf der Nibelungenstraße ist rasch Bensheim (bis dahin ca. 21 km) und ist die Autobahn Mannheim–Frankfurt erreicht. Natürlich gibt es weitere für Ferien geeignete Orte oben im Odenwald. Fast jedes der Gasthäuser ist auf Dauergäste eingerichtet und kann Mittelpunkt sein für Ausflüge und Wanderungen. Die Heiterkeit, auch die der Bewohner und also der Gastgeber, ist hierzulande recht tief fundiert. Langeweile? Keine Angst, die Tage lassen sich leicht ausfüllen. Gerade die Abgeschiedenheit bringt Gleichgesinnte zusammen und läßt Ferienfreundschaften entstehen, die oftmals den Urlaub und das Reisejahr überdauern.

Wer den Odenwald aber nicht nur von einem Standquartier aus, sondern von vielen Seiten kennenlernen möchte, seine angenehm verschrobenen Wirte, seine schon aus frühen Sagen bekannten Gründe, wer das möchte, sollte auch rundfahren. Eine besonders reizvolle Runde kann in Jugenheim an der alten Bergstraße ihren Anfang nehmen. Durch ein enges Tal geht es auf einer kleinen Teerstraße um den Melibokus (höchster Odenwaldberg, 515 m) herum und hinauf nach Balkhausen. Hier oben öffnet sich der Wald und gibt den Blick frei aufs „Felsenmeer" und eine von Rundgipfeln gezeichnete Hochfläche altvulkanischen Ursprungs.

Die nächste Station, alles nur wenige Kilometer voneinander entfernt, kann das Gästehaus am Staffelkreuz sein oder auch Allertshofen. Der Hausherr der Lochmühle am Bache bei Hoxol bevorzugt die Kinder seiner Gäste. Für sie hat er einen Spielplatz mit viel Grün und mit Turngeräten entstehen lassen. Auf dieser Entdecker-Route dann weiter nach Brandau und hinauf nach Neunkirchen.

Weitere Haltepunkte am Wege können sein: Das Feriendorf Winterkasten, Lindenfels an der Nibelungenstraße, Steinbach mit dem Wasserschloß und der tausendjährigen Basilika, Michelstadt und Marbach an der Siegfriedstraße. Von hier aus kann über Hiltersklingen das kleine Kneippdorf Grasellenbach angesteuert werden. Das ist ein Feriendorf, reizvoll, aber abgeschieden „wie hinter dem Mond". Dabei gibt es hier Badeanlagen, moderne Häuser, den Siegfriedbrunnen, die Krimhildenruh. Über Waldmichelbach und Rimbach führt dieser, den inneren Odenwald erschließende Rundfahrtweg dann zurück an die Bergstraße.

Die Gastwirte an dem mit „Bergstraße" benannten Odenwaldrand sind sicher, daß die Städter auch wieder in diesem Frühling, sobald hier die Baumblüte einsetzt, in Privatwagen und Omnibussen in dichter Folge hintereinander herfahren werden. Dann ist es in den Hauptorten Weinheim und Heppenheim, Bensheim und Zwingenberg, Jugenheim und Seeheim kaum noch möglich, ein freies Zimmer ohne Voranmeldung zu bekommen. Die meisten der auf Rädern vorüberflanierenden Blütensucher vermeiden die Nebenwege. An diesen Nebenwegen aber und in den kleineren Hoch- und Seitentälern gibt es auch im Frühling malerische, von keinem Fremdenstrom aufgestörte Winkel.

Ermano Höpner



Lindenfels ist dank seiner ausgezeichneten Lage ein reizender Kurort des Odenwaldes. Von drei Seiten durch Wälder geschützt und nach dem Süden offen, sind alle Voraussetzungen für einen Erholungsort gegeben. *Foto: Kehling*

Camping

I/1960



Sehnsucht von Millionen

Camping wird in allen Ländern immer populärer. Der Wunsch, mit dem Auto und dem Wohnwagen sein Wochenende zu verleben, die Ferien zu verbringen, hat Millionen erfaßt. Man reist so, wie es das Herz begehrt. Heute schlägt man das Zelt im Odenwald auf, morgen rastet man im Spessart, jedes Wochenende ein neues Ziel, eine andere Landschaft. Das ist das Reizvolle am Camping, daß man immer die Natur unmittelbar erlebt. Wer die ersten Ferien im Zelt oder im Wohnwagen verbracht hat, der sehnt sich schon nach den nächsten. Jeder, der den Zauber des Camping richtig erfaßte, bleibt ihm für immer verfallen, weil er alles hat, was zu einer echten Erholung gehört: Er ist frei und ungebunden. Camper sind immer zufriedene Touristen.

Seit jeher hat der ADAC der Campingbewegung und den Campingproblemen größte Beachtung geschenkt. Für seine Mitglieder, die sich dem Camping verschrieben haben, hat der Club außer vielen, einzelnen Leistungen besondere Informationen herausgegeben: Die „ADAC Camping-Mitteilungen". Da sich aber unter der halben Million ADAC-Mitgliedern weit mehr für den Camping interessieren, als aus der Zahl der ausgegebenen Campingausweise hervorgeht, erscheinen die ADAC Camping-Mitteilungen nicht mehr gesondert. Sie sind von jetzt ab ein Teil der ADAC-Motorwelt und erscheinen in diesem Rahmen auf vertrautem, grünem Papier in zwangloser Folge. Wie bisher wird der Inhalt der Campingbeilage echte Beratung sein. Jedem Leser wird jede Ausgabe mit den touristischen Artikeln, mit den praktischen Hinweisen und dem engen Kontakt mit der Campingabteilung und den anderen Dienststellen des ADAC nicht nur sehr nützlich sein, sondern sicherlich auch dazu beitragen, für das Camping im Rahmen des ADAC neue Freunde zu gewinnen.



4. ADAC-Camping-Treffen in Schliersee

Der ADAC-Gau Südbayern veranstaltet während der Pfingstfeiertage vom 3. bis 7. Juni das 4. Camping-Treffen. Wieder wurde eine landschaftlich hervorragende Gegend mit dem gut eingerichteten Campingplatz Schliersee als Ziel gewählt. Der Platz mit eigenem Strandbad liegt unmittelbar am See. Ein nettes, modernes Strandcafé mit Terrasse bietet selbst bei schlechter Witterung die Möglichkeit eines angenehmen und geselligen Aufenthaltes. Aber auch die Umgebung ist von überraschender Schönheit, und die vielen Spazierwege, Bergwege und Klettertouren bis zu 1900 m Höhe vermitteln angenehme und genußreiche Tage. Durch die zentrale Lage des Schliersees haben Sie eine Reihe ausgezeichneter Ausflugsmöglichkeiten, die einen nachhaltigen Eindruck in Ihrer Erinnerung hinterlassen. Schliersee wird sicher auch Sie begeistern.

A. Camping-Treffen

1. Der ADAC-Gau Südbayern veranstaltet zu Pfingsten, 3. bis 7. 6. 1960, das 4. Camping-Treffen auf dem ADAC-Campingplatz Schliersee.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle ADAC-Mitglieder des Bundesgebietes einschließlich Berlin mit Zelt oder Wohnanhänger. Anmeldeschluß 25. 5. 1960.
3. Die Teilnehmergebühr ist bei Eintreffen am Campingplatz zu entrichten und beträgt:
   7,– DM für den Fahrer und enthält a) die Platzgebühr für drei Nächte, b) die Parkgebühr für Kfz und Wohnwagen, c) den Erinnerungswimpel, d) Ermäßigungsgutscheine für Bergbahnen, Bootsverleih, Tanz- und Heimatabend, Heimatmuseum usw.
   3,– DM für jede Begleitperson (Kinder bis 10 Jahre frei) und enthält: Platzgebühr für drei Nächte und Ermäßigungsgutscheine wie oben.

B. Zusätzliche Zielfahrtwertung

Bei der Anfahrt zum Camping-Treffen ist es jedem Teilnehmer freigestellt, zusätzlich an einer Zielfahrt mit Weitfahrerwertung teilzunehmen. Sie ist eine touristische Veranstaltung, an der sich die unter Punkt 2 der Ausschreibung zum Camping-Treffen genannten Mitglieder beteiligen können. Ein gesondertes Nenngeld wird nicht erhoben.

Alles in allem sorgt ein reichhaltiges und dennoch zwangloses Programm während der Tage des Camping-Treffens für Abwechslung und Unterhaltung. Die genaue Ausschreibung mit Meldeformular erhalten Sie beim ADAC-Gau Südbayern e. V., München 2, Sendlinger-Tor-Platz 9, oder bei der nächstgelegenen ADAC-Gaugeschäftsstelle.

Mit Zelt und Schlafsack in den Urlaub

Das ist das große Einmaleins des Campings: Mit der richtigen Ausrüstung zum richtigen Campingplatz zu reisen. Was die richtige Ausrüstung angeht – von ihr reden wir später. Den richtigen Campingplatz zu finden, ist eine Sache der Planung, des Urlaubsmonats und der finanziellen Möglichkeiten.

Wann wollen, wann können Sie reisen? Die Urlaubssaison für Campingreisende beginnt am 1. Mai und endet am 1. Oktober. Auch wenn man in den tiefen Süden oder gar nach Nordafrika reisen will, ist ein früherer oder späterer Termin nicht anzuraten. Wer es dennoch tut, kann nicht mit sicherer Wetterlage rechnen. Selbst in Süditalien, ja sogar in Marokko, sind im April die Nächte noch empfindlich kühl. Daß in den Ferienmonaten Juli und August die Campingplätze an allen Küsten Europas überfüllt sind, ist eine alte Weisheit. Hinzu kommt, daß die Temperaturen im Süden in diesen acht Hochsommerwochen so hoch klettern, daß nur Touristen mit eiserner Gesundheit ohne Hautverbrennungen und Verdauungsstörungen über die Runden kommen. Deshalb lautet unser

Ratschlag Nummer 1:

Wenn Sie nach dem Süden wollen, fahren Sie im Mai–Juni oder im September. Wenn Sie im Juli–August fahren müssen, so bleiben Sie in Deutschland oder fahren Sie nach dem Westen oder Norden.

Wohin wollen Sie reisen? Wenn Sie ins Ausland wollen, haben Sie die Wahl zwischen folgenden Nachbarländern: Holland, Belgien, Frankreich, Spanien, Schweiz, Österreich, Italien, Jugoslawien, Dänemark, England, Norwegen, Schweden, Finnland. Lassen wir die Ländergrenzen großzügig beiseite, teilen wir die Landkarte in „General-Fahrtenziele" und in Klimazonen auf, dann ergibt sich folgendes Bild für

Mai-, Juni-, September-Reiseziele

Die Adriaküste

Anreisewege: **1.** Über Garmisch–Innsbruck–Brenner–Brixen–Toblach–Cortina–Ponte nelle Alpi–Conegliano–Treviso–Venedig (ab deutsche Grenze 350 km). **2.** Über Rosenheim–Siegsdorf–Inzell–Lofer–Zell am See–Großglockner–Lienz–Mauthen–Tolmezzo–Udine–Grado (ab deutsche Grenze 320 km). **3.** Über Rosenheim–Salzburg–Radstadt–Tauernpaß–Katschberg–Spittal–Villach–Tarviso–Udine–Triest (ab deutsche Grenze 350 km). Die Route 1 wählt man, wenn man weiter nach Rimini –Ancona–Bari–Brindisi, die Route 3, wenn man nach Jugoslawien einfahren will. Die Adriaküste ist landschaftlich nicht so reizvoll wie die Rivièraküste, aber sie hat durchweg flachen Sandstrand, liegt relativ nahe und ist klimatisch günstig.

Die Rivieraküste

Anreisewege: **1.** Deutsche Grenze – Zürich – Schwyz – Altdorf – Andermatt – St. Gotthard–Bellinzona–Locarno–Arona –Novara–Vercelli–Alessandria–Seravalle – Genua (ab deutsche Grenze bei Basel 580 km). **2.** Die sogenannte „Route Napoléon" über Basel – Biel – Neuchâtel – Yverdon-Lausanne – Genf – Annecy – Chambéry – Grenoble – Gap – Château Arnoux – Digne – Castellane – Grasse – Cannes (ab deutsche Grenze 700 km). **3.** Das Rhônetal hinab über Straßburg–Colmar–Belfort – Besancon – Poligny – Lons de Saunier – Bourg – Lyon – Valence – Montélimar – Avignon – Aix en Provence – Toulon (ab deutsche Grenze 800 km).

Die Rivieraküste (Côte d'Azur) ist zauberhaft, aber meist Steilküste und ostwärts von Cannes stark mit Villen und Hotels verbaut. Das für den Camper schönste Stück ist zwischen Hyères und Cannes. – Die Route 1 ist ein guter Anmarschweg weiter nach der tyrrhenischen Küste (Livorno, Rom, Neapel), die Route 3, benutzt bis Montélimar, ist die schnellste Route nach Ostspanien.

Die Costa brava

Anreiseweg ab Montélimar: Über Pont St. Esprit – Nîmes – Montpellier – Béziers – Narbonne – Perpignan – Port Bou – Cadaques – Rosas – Castellon – Vilademat – La Escala – Torroella – Palamós – San Féliu de Guixols – Tossa – Lloret de Mar – Blanes – Mabrat. Die Straßen ab Perpignan sind unterschiedlich, dafür ist die Landschaft wildromantisch. Wer schnell nach Barcelona kommen will, wählt ab Perpignan die Strecke Figueras – Gerona — Tordera – Mataro – Barcelona. Entfernung Straßburg – Barcelona 1025 km.

Die Alpenseen

Die südlich gelegenen Alpenseen (Gardasee, Lago d'Iseo, Lago Maggiore, Lago di Como, Genfer See) zählen durchaus noch zu den Mai-, Juni-, September-Reisezielen, freilich mit der Einschränkung, nicht vor dem 15. Mai an- und noch vor dem 15. September abzureisen. Alle diese Seen sind gespickt mit Campingplätzen.

Der größere Teil der Alpenseen gehört freilich zu den

Juli-, August-Reisezielen

Bei den nördlich gelegenen Alpenseen hat man die Wahl unter vier Seen-Regionen: **1.** Der Bodensee (über 100 Campingplätze). **2.** Die bayerischen Seen (die bekanntesten: Chiemsee, Starnberger See, Ammersee, Staffelsee, Walchensee). **3.** Die Schweizer Seen (die bekanntesten: Neuchâteler See, Vierwaldstätter See, Thuner See, Brienzer See, Zürichsee, Walensee). **4.** Die österreichischen Seen (die bekanntesten: Attersee, Traunsee, Wörther See, Millstädter See, Ossiacher See).

Die Anmarschwege zu den Alpenseen sind zu bekannt, um sie hier noch einmal zu schildern. Spezielle Touren stellt Ihnen die ADAC-Touristik-Abteilung gern zusammen.

Die Atlantikküste

Die langen Atlantikküsten Westfrankreichs und Nordspaniens gehören zu den touristisch noch wenig erschlossenen, daher noch nicht überlaufenen Sommer-Reisezielen. Die Küste zwischen Nantes und Bayonne ähnelt unseren Nordseeküsten. Die Küsten der Bretagne atmen einen schwermütigen, herben Reiz. Wildromantisch: Die Nordküste Spaniens. Hier erscheint dem Reisenden das Rad der Zeit um gute 100 Jahre zurückgedreht.

Die Anreisewege. Zur Bretagne: **1.** Über Aachen – Liege – Marche – Sedan – Rethel – Reims – Soissons – Paris – Versailles – Dreux – Verneuil – Mortagne – Atencon – Mayenne – Fougères – Doll – Lamballe – St. Brieuc – Morleix – Brest (1000 km). **2.** Über Saarbrücken – Metz – Verdun – Châlons – Meaux – Paris, und von dort weiter wie 1. (Saarbrücken – Brest 965 km.) **3.** Über Straßburg – Sarrebourg – Nancy – Toul – Joinville – Troyes – Sens – Montargis – Orleans – Blois – Tours – Angers – Nantes (840 km).

Nach Biarritz: Straßburg – Mühlhausen – Belfort – Besancon – Poligny – Lyon – Clermont Ferrand – Brive – Périgueux – Bordeaux – Biarritz (1200 km). An der südlichen Atlantikküste ist es natürlich im Hochsommer heiß, wenn auch wesentlich gemäßigter als am Mittelmeer.

Die deutschen Küsten

Die Nordseeküste, die unter Campern als stürmisch und regnerisch bekannt ist, erfreute sich in den beiden letzten Jahren einer ausgezeichneten Hochsommerwetterlage. Die Friesischen Inseln gehören zu den letzten Gebieten Europas, in denen noch nicht das Auto regiert. Der breite Strand der Nordsee hat in Europa nicht seinesgleichen. Die ständige Meeresbrise ist bei hohen Temperaturen besonders angenehm. Beim Zeltaufbau auf Windschutz achten.

Die Ostseeküste hat der Nordseeküste eines voraus: Der Wald reicht oft bis ans Meer. Dafür ist nur der nordwestliche Teil der Küste sandig. Der Steinstrand, der danach beginnt, erfordert Badeschuhe. Ein kaum erschlossenes Campingparadies ist die Insel Fehmarn.

Die Steilküsten und Fjorde Südskandinaviens sind für den Camper gerade im

Juli ein sehr günstiges Feriengelände. An der Südwestküste Norwegens sorgt der Golfstrom für annehmbare Wassertemperaturen. Leider – dies gilt für alle Fährschiffslinien Europas – ist das Übersetzen mit dem Kraftfahrzeug und mehreren Personen nicht ganz billig. Zwei Hauptfährlinien: Großenbrode – Gedser, dann Helsingör – Hälsingborg und Hirthals – Kristiansand.

Ratschlag Nummer 2:

Legen Sie nur soviel Tausend Gesamtkilometer zurück, wie Sie Urlaubswochen haben, und wählen Sie sich danach Ihr Generalreiseziel aus. Also: Eine Woche Urlaub = nicht mehr als 1000, zwei Wochen Urlaub = nicht mehr als 2000, drei Wochen Urlaub = nicht mehr als 3000 Gesamtreisekilometer usw. Gesamtreisekilometer bedeuten die Entfernung von Ihrem Wohnort zum Urlaubsort und zurück. – „Den idealen Campingplatz" gibt es nicht. Man hat die Wahl zwischen dem Großcampingplatz mit meist vorbildlichen, dem mittelgroßen Platz mit meist guten und dem kleinen Platz mit meist bescheidenen sanitären Einrichtungen. Es gibt ferner Campingplätze mit Musikbox, Restauration und Bar und solche mit nur guter Aussicht und Ruhe. Wie den Richtigen finden? Sehr einfach: Kaufen Sie sich einen der vom ADAC empfohlenen Campingführer. Wenn Sie Ihr Generalreiseziel gewählt haben, studieren Sie in ihm die darin liegenden Campingplätze. Streichen Sie von den in Frage kommenden die weg, die nicht direkt am Strand, in der Nähe einer Eisenbahn oder in unmittelbarer Nähe einer Durchgangsstraße liegen. Von den verbleibenden wählen Sie einen aus und fahren ihn an.

Was kostet ein Campingurlaub?

Um die Kosten eines Campingurlaubs vorauszuberechnen, braucht man kein Mathematikprofessor zu sein. Es gibt eine ganz einfache Faustregel. Man rechnet für jeden Reisekilometer im Auto 10 Pfennig, mit Motorrad 5 Pfennig, mit Moped 3 Pfennig. Dann rechnet man (bei Selbstverpflegung: einschließlich Campingplatzgebühren – im Schnitt 1 DM pro Tag und Kopf) für jede erwachsene Person 5 DM, für jedes Kind 2,50 DM. Außerdem stecke man noch, wenn möglich, 100 bis 200 DM Bargeld ein. Es ist für Reiseerinnerungen und Notfälle gedacht. Was nicht in dieser Rechnung enthalten ist, sind die Kosten für die Campingausrüstung. Ihr Preis hängt von der Kopfzahl und den Ansprüchen der Campingfamilie ab.

Und nun: Gute Campingfahrt, schöne Erholung und gesundes Heimkommen!

Das Zelt darf keine Hundehütte sein

Ist Camping rentabel? Die Frage muß offen beantwortet werden: In den ersten drei Campingjahren nein, in den nächsten sieben Campingjahren ja. Die Kosten für den Campingurlaub selbst sind etwa halb so groß wie ein Urlaub per Hotel oder Pension im gleichen Anspruch. Mit der anderen Hälfte muß in den ersten drei Jahren die Ausrüstung angeschafft werden. Was braucht man – und was kostet was? Hier unser Anschaffungskalender:

Ausrüstungsstück	Preise: einfache Ausführung DM	solide Mittelklasseware DM	Spitzenklasse Luxusware DM
Im ersten Campingjahr notwendig:			
Zelt = Schlafzelt	100	200	350
Wohnzelt	180	350	750
Ferienzelt	450	650	1200
Luftmatratze oder Feldbett	25	50	90
Schlafsack (Wildseide, Kunstfaser, Daunen)	30	70	130
Trainings- oder Campinganzug	20	50	90
Campingkocher (Benzin oder Flüssiggas)	15	40	120
Campingtisch	15	35	180
Im zweiten Campingjahr nützlich:			
Wolldecke zusätzlich	25	35	80
Blasebalg für Luftmatratzen	4	9	35
Campingstuhl	12	30	70
Stapelkochgeschirr (Leichtmetall)	20	35	50
Zeltküchentischchen	10	40	120
Wassersack oder -kanister (10 l)	8	20	30
Plastik-Spülschüssel	6	15	25
Im dritten Campingjahr erwünscht:			
Unzerbrechliches Kunststoffgeschirr im Picknick-Koffer (2–6 Personen)	25	60	100
Proviantkühlbox	10	50	380
Vordach bzw. Anbauzelt zum Zelt	50	150	400

Das Zelt nach Maß

Grundsätzlich: Die protzigste Ausrüstung ist nicht immer die beste. Was zuviel ist, belastet ohne zu nützen. Die Zeltausrüstung muß passen wie ein Maßanzug – nirgends zu weit, nirgends zu eng. Was die Zeltgröße angeht, so hängt sie von drei Faktoren ab. Von der Kopfzahl Ihrer Campingexpedition, vom Fassungsvermögen Ihres Transportmittels und vom Inhalt Ihres Geldbeutels.

Klar, ein großes Zelt ist auch verpackt größer als ein kleines. Also ein möglichst kleines Zelt? Um Gottes willen! Ein zu kleines Zelt ist wie eine zu kleine Wohnung: Man fühlt sich beengt und hat keine Freude daran. Die Faustregel: Ein Zelt muß so breit sein, daß alle auf großer Luftmatratze darin schlafen können und noch genug Platz für den Gepäckverstau bleibt. Was die Zelthöhe angeht – ein Zelt darf keine Hundehütte sein.



Zeltform und Größentyp

Auf den einfachsten Nenner gebracht, haben Sie die Wahl zwischen vier Grundformen und drei Größentypen. Die vier Zeltgrundformen sind:

1. Das bewährte, aber langsam aus der Mode kommende Hauszelt;
2. das aus dem Indianertipi entwickelte, rasch auf- und abzubauende, sehr sturmsichere Spitzzelt;
3. das geräumige und bequeme, aber gestängereiche Bungalowzelt mit seinen fast senkrechten Seitenwänden;
4. das Auto- und Motorradzelt.

In der Größe (genauer: Höhe) unterscheidet man:

Das kleine, 130 bis 150 cm hohe Schlafzelt (110 cm hohe Zelte nur für Jugendliche);
das mittelgroße (160 bis 180 cm hohe) Wohnzelt;
das große und geräumige, 200 bis 240 cm hohe Ferienzelt.

Vorteile und Nachteile

Hauszelt: Aus dem Paddler-Kleinzelt entwickelt, dessen Form sich aus dem Platzbedarf zweier schlafender Menschen ergab. Heute vorwiegend mit angebauter Apsis (halbrunder Gepäckraum an einer Schmalseite). In größeren Ausführungen sehr stoffaufwendig. Urtyp, der in Zukunft von raffinierteren Zeltkonstruktionen abgelöst werden dürfte.

Spitzzelt: Entwickelt von Nomaden, die ständig darin leben, aber oft auf- und abbauen. Braucht sehr wenig Gestänge und Häringe. Überdach in der Regel nicht notwendig. Da Kegelform es erlaubt, mit wenig Stoffaufwand viel Raum zu überdachen, kann Hersteller besten Stoff bei mittlerem Preis verwenden. Zur „Luxusvilla" ausbaufähig durch Vordach und Vordachapsis. Für den sportlichen Camper empfehlenswerteste Zeltgrundform.

Bungalowzelt: In Frankreich entwickelt, das die meisten Camper hat und Bequemlichkeit schätzt. Angelehnt an die Familiengroßzelte der Beduinen und Türken. Innenzelt meist halb so groß wie Gesamtzelt. Halbe Seitenwände des Außenzeltes hochstellbar. Trotz aufwendigen Gestänges relativ schnell aufzustellen. Muß mit vielen Häringen gut verankert werden; deshalb Abbau meist zeitraubend. Setzt sich als Familienzelt immer stärker durch.

Autozelt: Halb Faltgarage, halb Zelt. Gestattet es, das Auto als Schlafraum (der Kinder) zu nutzen. Nachteil: Will man mal wegfahren, muß man basteln, um Auto und Zelt voneinander zu (er)lösen. Zeltform entwickelt von der Autozubehörindustrie.

Abart: Das Dachgepäckträgerzelt. Ruht zusammengeklappt als Dachgepäckträger auf dem Autodach. Praktisch für alleinreisende „Zeltzigeuner".

Vor- und Überdach – ja oder nein?

Überdach: Zeltstoff ist regendicht, solange er nicht von innen berührt wird. Deshalb bei Kleinzelten Überdach notwendig, bei mittelgroßen Zelten nützlich, bei Großzelten entbehrlich. Mittleres Zelt und Überdach ist meist teurer als großes Zelt ohne Überdach. Neue Tendenz: Nicht Überdach über Zelt, sondern eingehängtes „Innenzelt" unter strapazierfähiges Außenzelt. Effekt: Innenzelt kann aus preisgünstigem Leichtzeltstoff sein.

Vordach: Erweitert den überdachten Lebensraum des Zeltes. Das eigentliche Zelt wird zum reinen „Schlafzimmer". Vordach kann beidseitig hochgestellt werden. Idealer Sonnenschutz. Deshalb immer zu empfehlen. Kann auch nachträglich noch angeschafft werden.

Vordachapsis: Schließt das Vordach regen- und sturmdicht ab, schafft damit praktisch einen allseits geschlossenen zweiten Zeltraum. Eingehängtes kleines „Innenzelt" macht Vordachapsis zum zweiten Schlafraum (für Kinder). Vordach und Vordachapsis erfordern natürlich weiteres Gestänge und Häringe. Bleibt deshalb bei reinem Reisecamping im Packsack.

Die restliche Ausrüstung

Das Zelt allein macht noch keinen Camper. Hinzu kommen Luftmatratze oder Feldbett, Schlafsack und Wolldecke, Campingtisch und Campingstuhl, das Campingkochgerät und die diversen Kleinigkeiten.

Luftmatratze: Je breiter, desto bequemer. Neuerdings wieder reine Liegematratze bevorzugt. Bunte Matratzen schmutzen nicht so als uni. *Feldbett:* Je niedriger, je mehr Füße, desto besser. Meist wacklige Angelegenheit. Füße strapazieren gummierten Bodenzeltstoff. *Schlafsack:* Am praktischsten in Steppdeckenform mit umlaufendem Reißverschluß und Kopfteil (Kapuze). Bestes Füllmaterial: Moderne Kunstfaser. Zusätzlich zum Schlafsack pro Nase eine Wolldecke für kalte Nächte. *Kocher:* Empfehlenswert ein Benzinkocher mit eingebauter Düsenreinigung oder Propan- bzw. Butankocher. Beide gibts einflammig und – für große Familien – zweiflammig. *Kochgeschirr:* Drei Aluminiumtöpfe und Wasserkessel ineinandergeschachtelt, Kochgeschirrdeckel als Bratpfanne benutzbar. *Eßgeschirr:* Unzerbrechliches Material empfohlen. Praktisch ist ein kompletter „Picknick-Koffer". *Tisch* wird meist zu klein gekauft. Kann nicht stabil genug sein. *Stuhl:* Hocker nur Notbehelf. Klappsessel mit Rückenlehne und Armstützen empfohlen. Kurzlebigstes Campingutensil, da stark strapaziert. Deshalb bestes Material bevorzugen. *Utensilien:* Wassersack (nicht unter zehn Liter), Zeltlaterne (am besten zum Anschluß an die Autobatterie), Mücken- und Sonnenschutzmittel, Campingführer (Campingplatzverzeichnis).

Packen und Verpacken

Wie man sein Campinggepäck verpackt und verstaut, so hat man's nachher zur Hand. Praktisch oder unpraktisch. Entsprechend flott oder langsam geht das Ein- und Auspacken. Bei einem routinierten Camper gehts völlig reibungslos, erstaunlich schnell und ... völlig ruhig vor sich. Meist wird ein Dachgepäckträger unerläßlich sein, wenn mehr als einer im Kleinwagen, mehr als zwei im mittleren und mehr als drei im großen Wagen in den Campingurlaub fahren. Praktisch ist ein Dachgepäckträger immer, besonders wenn er durch eine Gepäckspinne und eine aufs Campinggepäck zugeschnittene Planenhaube ergänzt wird. Die folgende Liste enthält vom Zelt bis zum Zündholz alles, was man im Campingurlaub braucht und zeigt zugleich, wie man packt.

Auf dem Dachgepäckträger: Zeltsack I: Zelt, Vordach, Apsis, Stangen, Schnüre, Gummispanner, Häringe, Sandbleche, Hammer, Spaten. Zeltsack II: Luftmatratzen, Wolldecken, Bettlaken, Blasebalg, Sonnenschutzplane fürs Auto, Zeltlampe. Im selbstgemachten Zeltstoffbeutel: Campingtisch, Zeltküchentischchen, Campingsessel. Über das Ganze werden – unverpackt – die Schlafsäcke gebreitet.

In die Reisekoffer (Dachgepäckträger oder Gepäckraum): Badehose (-anzug), Strandhose (-anzug), Bademantel, Trainingsanzug, Strickjacke (Pullover), Unterwäsche (+ Korsage), Strümpfe, 1 Anzug (Kleid), Schlips, Halstuch, feste Schuhe, Sandalen, Schlafanzug, Kittelschürze.

Im Gepäckraum: Proviantkiste (Fleischkonserven, Gemüsekonserven, Zucker, Salz, Mehl, Gewürze, Tee, Pfefferminztee, Kaffee, Kakao, Dauerwurst, Nudeln, Gelee, Speck, Zwiebeln, Kochfett); Picknick-Koffer (Geschirr, Besteck); Beutel mit Waschmitteln, Küchenhandtücher, Nähzeug, Servietten, Topfkratzer, Büchsenöffner, Korkenzieher, Mückenschutzmittel, Sonnenschutzmittel, Klebstoff, Klebstreifen, Bindfaden, Wäscheklammern, Einkaufsnetz, Papiertaschentücher, Streichhölzer; Schwimmflossen und Taucherbrille; Spielzeug für die Kinder; Zeltkocher mit Heizmaterial, Wasserkanister (gefüllt!), Waschschüssel aus Gummi, Kochtöpfe, Taschenwerkzeug.

Im Wagen selbst: Ausweise, Wagenpapiere, grüne Versicherungskarte, ADAC-Papiere, Reserveautoschlüssel, Sonnenbrille, Notizbuch, Kugelschreiber, Campingführer, Autokarten, Foto, Filme, Blitzlicht, Kopfbedeckung, Regenschirm, Reiseapotheke, Taschenlampe, Taschenmesser, Plastikspülschüssel mit Waschlappen und Handtuch, Reiseverpflegung, Reisetasche mit Toilettenpapier. Wenn Kleinkinder mitreisen: Töpfchen.

NACHRICHTEN DER ADAC-CAMPING-ABTEILUNG

Haben Sie sich schon gemeldet?

Der ADAC führt im Rahmen seiner Clubleistungen eine besondere Beratung für Campingtouristen durch. Es ist uns daher sehr daran gelegen, einen genauen Überblick darüber zu erhalten, wieviel Campingtouristen sich in den Reihen der ADAC-Mitglieder befinden. Sollten Sie sich noch nicht gemeldet haben, so bitten wir um kurze Mitteilung folgender Daten:

Name und Anschrift, ADAC-Mitgliedsnummer, Beitragsgruppe, Campingreisen mit Zelt, Wohnwagen oder nur Pkw (Schlafgelegenheit im Wagen).

Die Mitteilungen bitten wir zu richten an die Abteilung Camping des ADAC, München 22, Königinstraße 9–11a.

Auslandsschutzbrief – auch für Wohnwagen

Wir weisen nochmals ausdrücklich darauf hin, daß der ADAC-Auslandsschutzbrief sich auch auf den Wohnwagen erstreckt. Sie müssen bei Ausstellung dieses Schutzbriefes für Ihr Kraftfahrzeug nur darauf achten, daß der Wohnwagen mit eingetragen wird. Ein gesonderter Schutzbrief ist somit für den Wohnwagen nicht erforderlich!

Jetzt den internationalen Campingausweis besorgen

Das **Carnet-Camping International** (CCI) ist ein unentbehrlicher Ausweis für alle Campingtouristen. Dieses Carnet gilt auf dem Campingplatz selbst nicht nur als Ausweis, sondern Sie erhalten hierauf auch die in unseren Campingführern angegebenen Ermäßigungen. Mit dem CCI ist zugleich eine internationale Camping-Haftpflichtversicherung verbunden, die für Schäden aufkommt, welche mit Campinggerät anderen zugefügt werden. Die Gebühren sind folgende:

Carnet-Camping International (einschließlich Haftpflichtversicherung für den Inhaber)
bei Übersendung mittels Einschreibebrief . . . . 2,– DM
bei Selbstabholung . . . . 1,– DM
Haftpflichtversicherungsprämie pro Familienmitglied (Ehefrau und Kinder bis zum 18. Lebensjahr) für das Kalenderjahr . . . . . . –,30 DM

Nach Ablauf des Kalenderjahres, für welches das CCI ausgestellt wurde, kann das Dokument durch Nachkleben der für das jeweils folgende Jahr gültigen Versicherungsmarken verlängert werden. Das CCI kann bei allen ADAC-Geschäftsstellen beantragt werden (Lichtbild erforderlich!). Eine rechtzeitige Beantragung bzw. Verlängerung wird empfohlen, da während der Hochsaison mit einer längeren Bearbeitungszeitdauer gerechnet werden muß.

Campingreisen in die UdSSR

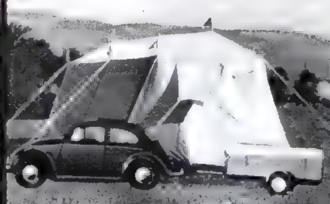
Wie in der Tagespresse zu lesen war, sind nunmehr durch Vermittlung des staatlichen sowjetischen Reisebüros INTOURIST Campingreisen in die UdSSR möglich. Wir weisen jedoch darauf hin, daß in der Praxis die Sache dadurch anders aussieht, daß Mittel- und Ostdeutschland sowohl aus der Bundesrepublik Deutschland nach Rußland einreisenden Campingtouristen als auch ausländischen Kraftfahrern *keine Aufenthaltsbewilligung* erteilt. Dies ist die Stellungnahme des Ministeriums des Innern in Ost-Berlin dem ADAC gegenüber. Praktisch müssen also Campingtouristen durch Mittel- und Ostdeutschland ohne jeglichen Aufenthalt durchfahren oder von der Möglichkeit, über die CSR, Ungarn und Polen nach Rußland zu gelangen, Gebrauch machen.

Neue ADAC-Vertragsplätze in Deutschland

Für das Jahr 1960 schloß der ADAC mit weiteren 23 Verwaltungen von Campingplätzen in der Bundesrepublik einen Empfehlungsvertrag ab. Es handelt sich im einzelnen um folgende Campingplätze:

Titisee/Schwarzwald: Campingplatz „Bühlhof", (A 4); Siensbach/Schwarzwald: Campingplatz „Elzblick", (A 5); Walddorf/Schwarzwald: Camping „Paul-Walther-Platz", (A 10); Hagnau/Bodensee: Campingplatz „Schloß Kirchberg", (A 15); Mannheim: Campingplatz „Feudenheimer Fähre", (A 53) und Campingplatz „Strandbad"", (A 54); Augsburg: Campingplatz „Ludwigshof", (B 20); Kitzingen am Main: Campingplatz „Schiefer Turm", (B 50); Frankfurt a. M.-Heddernheim: Camping

25 Jahre Gugelzelte!



Campingzelte ab DM 82.-

Als Jubiläums-Offerte, Steilwandzelt wie oben mit Innenzelt, Sonnendach u. Vordach, 2-farbig, 1,90 m hoch, komplett **DM 259.-**

Zelt- und Gepäckanhänger »Kamerad«

wundervoll durchdacht. 4 Bettplätze, 2 Geschirrschränke, großer Eßtisch, Propandoppelkocher, Waschbecken, Doppeldachzelt mit großem Wohnraum, 2 Terrassen. 185 kg, vollbereift und komplett **DM 1950.-**

Bitte Prospekte anfordern!

Gugelzelte B1, Freiburg i.Br.

Ständige CAMPING-SCHAU

WOHNWAGEN · ZELTE · ZUBEHÖR



Ausführliche Prospekte kostenfrei

SPORTBERGER-WERK, Abtlg. E 1

Rothschwaige, Post Dachau vor München



EIN WOHNWAGENSTAR VON HEUTE

- formschön / Qualität
- Leicht-Gewicht
- gute Raumaufteilg.

Vier Typen für jeden Bedarf. Ausf. Unterl. Eriba-Fahrzeugbau / Bad Waldsee / Württ.





15 Zeltmodelle

und alles Zubehör sind für Sie bereit

- Bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung
- Rest in 10 bequemen Monatsraten
- Lieferung „frei Haus"
- Bei Barzahlung 3 % Skonto

Bitte fordern Sie den großen, kostenlosen Camping-Katalog von

FRITZ BERGER

(13a) Neumarkt/Opf. Abteilung 26

CAMPING '60

GRÖSSTE CAMPINGSCHAU EUROPAS

WOHNWAGEN · ZELTE · GARAGEN

MOTORBOOTSCHAU

10. – 18. APRIL 1960 **ESSEN**

TABBERT

WOHNWAGEN GMBH BAD KISSINGEN

Der Wohnwagen von morgen.

9 Modelle ab DM 3.850.-, Prospekte anfordern!

WOHNW.SCHAU Burghardt, München 8 Tel. 441771 · Rosenheimer Str. 141 · Gratiskatalog

WOHNWAGEN-SCHAU 35 Modelle; Gratiskatalog Teilz., WENK, Heidelberg, Bergheimer Str. 88

ERIBA u. TABBERT Wohnwagen-Ausstellung **Caravan-Osthoff**, Dortmund, Schützenstr. 2-4

WOHNWAGEN-ULLRICH

Fabrikate WILK + TABBERT ab VW

BREMEN, Osterdeich 189, Ruf 44 48 07

DETHLEFFS-Wohnwagen-Vertretung

ERICH SPENGLER, Köln-Braunsfeld Kitschburgerstraße 238, Fernruf: 43 48 20

INFAH-WOHNWAGEN

48 deutsche und englische Modelle

jetzt kaufen heißt sparen. Winterpreise bis 10% Rabatt. Ständige große Caravan-Schau. Wohnwagen-Zubehör u. Ersatzteile. Frankfurt/M., Hanauer Ldstr. 213, Tel. 492310

BAMBI - der Wohnanhänger

für den anspruchsvollen Camper (3-4 Betten)

TROMMLER CARAVANS

DUSSELDORF, Alexanderstraße 21, Tel. 16555

RUDOLF ESSEN WOHNWAGEN OSNABRÜCK

BUERSCHE STRASSE 18-20 · RUF 2208

Ständige Ausstellung deutscher Spitzenfabrikate f. a. Wagenkl. ab VW

WOHNWAGEN

ECCLES · TABERT · BLUEBIRD

und andere Marken

Ständige Ausstellung: Fa. Wohnw. LLOYD, München 2, Pappenheimerstr. (neb. Zirkus Krone)

Briefanschrift: MARQUARTSTEIN/OBB.



speziell für VW

kompl. ausgestattet. Auch weitere Typen für jedes Fahrzeug

Forschner Ulm/Do. Tel. 37687

Schlager der CAMPING-Messe Essen

DE REU-CARAVANS

3 Größen ab VW, formschöne moderne Eleganz, sehr massiv, Raumkomfort Allein-Imp. f. Nord- u. Westdeutschld.

CARAVAN-BRAUN, Derschlag-Oberagger

Bezirk Köln, Telefon Eckenhagen 305



»OTTER« Wohnwagen - Hausboot - Kombi u. weitere in- u. ausländische Wohnwagen

Boote. Außenborder. Campingbedarf

MOTOR *Camping* SPORT

HOWALDT & SÖHNE, LUBECK

Schwart. Allee 15 a-c

MIKAFA

Die besondere Note

REISEMOBIL

REISEANHÄNGER

MINDEN/W. Melittastr. 17. Fernruf 3422

Wohnwagen-FRITZ das älteste u. größte Fachgeschäft Norddeutschlands. Bremen, Steingraben 4; T. 56557, Hamburg 276026

»STERCKEMAN-CARAVANES«

Anhänger der französischen Spitzenklasse, der hält, was er verspricht! Mit Oldruckbremse ATE-Hydrakup in 6 Modellen, preisgünstig. Ständige Ausstellung, Importeur für die Bundesrepublik Caravaning-Zentrale HANS BREUER, Köln-Lindenthal Gleueler Straße 227, Telefon 431279 · privat: Frechen 5451 Sonntags von 11-12 Uhr geöffnet.



KONSUL 310

(ab VW) 350 kg

DM 3985.-

Hersteller: Großlager HASE DUSSELDORF Gartenstr. 35, T. 492649



CAMPING-KATALOG gratis



BUNGALOW - ZELTE RACLET - MIRASOL und andere - Campingartikel aller Art

Camping- u. Sportvertrieb Saar H. Poss

Dudweiler/Saar, Im Schneiderfeld 2, T. Sulzb. 6857

Campingzelte

direkt vom Hersteller

Steilwandzelte, zweifarbig, 2 x 4 m, mit Innenzelt, Gestänge und Packsäcke, komplett ab DM 377.— netto.

C. STROHMEYER · Zeltefabrik HALLSTADT / BAMBERG

Bau Dir Deinen Selba selba!



Ein komfortabler Wohnanhänger, dessen Selbstbau Freude bereitet und Geld spart. Preis der Einzelteile ca. **DM 1800.-**. Zugelassen ab VW. Ein Tip für „Bequeme": Standardausführung für **DM 2980.-**

Selba-Wohnanhänger

Ernst Virnich, **Köln-Sülz,** Luxemburger Str. 181/A

Camping-Beilage Juni-Heft

19. April

Anzeigenschluß

Belegen Sie bitte zeitig Ihr Feld

Wilk-Wohnwagen

Wohnw.-Vertretungen

Bremen	Wohnwagen-Großvertrieb W. Ullrich, Osterdeich 189
Düsseldorf	CAWAD, R. Cohn KG Eintrachtstr. 19a
Frankfurt/Main-Höchst	Wohnwag.-Vertrieb Befra Großtankst. Auto-Engel
Heidelberg	Autohaus Wenk Bergheimer Straße 88
Köln-Lindenth.	Caravaning Centrale H. Breuer, Gleueler Str. 227
Nürnberg-Fürth	BV-Großtankstelle Büttner Nürnberger Straße 131

Wilk-Auto-Bett

Wilk-Auto-Zelt



Wilk-Schwimmbecken



Kostenlose Prospekte

Wilk-Camping · Bad Kreuznach



Der preiswerte HOLZKOHLENGRILL

BAMEFA Camping- und Gartengrill

Gehäuse emailliert, verstellbare Stativfüße, zusammenlegbar (Karton 45 x 25 x 10 cm) mit Drehautomatic.

Hersteller:

Bayreuther Metallwarenfabrik

ABT. 5 BAYREUTH

EVINRUDE

Außenbordmotoren

seit 1909 bekannt, bewährt, bevorzugt

von 3,75 PS

Fordern Sie noch heute ausführliche Prospekte an!

C. SCHMIDT · DUSSELDORF · POSTFACH 27007 · RUF 686783

Wenn Sie müde sind

von langer Autofahrt, sollten Sie kurz anhalten und Ihr KURZ-TRAUMBETT aus dem Kofferraum holen. Auf dieser idealen Liege lang ausgestreckt, können Sie rasch wieder Ihre Kräfte sammeln.

Ja, es ist wirklich unentbehrlich, das



KURZ-TRAUMBETT

Kurz GmbH Bietigheim WÜRTT

„Bootshaus Sandelmühle", (C 10); Kassel: Campingplatz „Bootshaus Kissler", (C 14); Telgte/Westfalen: Campingplatz „Sonnenwiese", (C 18); Stukenbrock/Krs. Paderborn: Campingplatz „Am Furlbach", (C 21); Fallingbostel/Lüneburger Heide: Campingplatz, (D 10); Tellingstedt/Holstein: Campingplatz „Tellingstedt", (D 56); Fischleger/Ostsee: Campingplatz „Fischleger-Strand", (D 57); Goltoft an der Schlei: Campingplatz „Schleihof", (D 71); Lindaunis an der Schlei: Campingplatz „Lindaunis", (D 72); Glücksburg/Schleswig: Campingplatz „Schwennau", (D 73); Haddeby an der Schlei: Campingplatz „Haddeby", (D 74); Jübek/Schleswig: Campingplatz „Jübek", (D 75); Heikendorf/Holstein: Campingplatz „Möltenboe", (D 76); Ascheberg/Gr. Plöner See: Campingplatz „Musbergwiese", (D 77); Ludwigsburg/Ostsee: Campingplatz, (D 78).

In der Ausgabe 1960 des ADAC-Campingführers „CAMPINGPLÄTZE IN DEUTSCHLAND – vom ADAC empfohlen", sind diese Plätze genau beschrieben.

Neue ADAC-Vertragsplätze im Ausland

Schweiz:

Der Campingplatz „Lido Mappo" am Lago Maggiore, 5 km von Locarno entfernt, direkt am Strand, ist einer der besteingerichteten Campingplätze Europas. Auf diesem Platz werden ADAC-Mitglieder bevorzugt aufgenommen, sie erhalten dort bei Vorlage des Carnet Camping International (CCI) eine Gebührenermäßigung von 20%. Öffnungszeit von April bis Oktober.

Italien:

Empfehlen können wir unseren Mitgliedern den erstklassig ausgestatteten Campingplatz „Bibione Pineda", direkt an der Adria zwischen Venedig und Triest. ADAC-Mitglieder erhalten dort gegen Vorlage des CCI eine Gebührenermäßigung von 20%, bei einem Aufenthalt von über zwei Wochen 30%! Öffnungszeit von April bis September.

Am Ligurischen Meer liegt der Vertragsplatz „Florida Camping" in Albenga. Dieser Platz befindet sich an der Riviera di Ponente zwischen Imperia und Genua. ADAC-Mitglieder erhalten gegen Vorlage des CCI eine Gebührenermäßigung von 20%. Öffnungszeit von Mai bis September.

Am Golf von Triest liegt der Platz „International Camping – Sistiana Mare", mit dessen Verwaltung der ADAC einen Empfehlungsvertrag abgeschlossen hat. ADAC-Mitglieder erhalten dort eine Gebührenermäßigung von 25% auf den Übernachtungssatz. Öffnungszeit: April bis September.

*

Kündigung eines Vertragsplatzes.

Wir geben bekannt, daß der ADAC-Empfehlungsvertrag mit der Verwaltung des Campingplatzes „La Silvanetta" in Milazzo/Sizilien mit sofortiger Wirkung vom ADAC gekündigt worden ist.

Camping bei den Olympischen Spielen

Mit der Verwaltung des Campingplatzes „La Pineta di Roma" traf der ADAC eine besonders günstige Vereinbarung: ADAC-Mitglieder werden auch während der Olympischen Sommerspiele bevorzugt aufgenommen und erhalten folgende Vergünstigung:

Person pro Nacht 250 Lire / **ADAC-Mitglieder 200 Lire**

Der Campingplatz befindet sich an der Straße Rom-Ostia. Wenngleich er größenmäßig (70 000 qm) sehr günstig ist, wird Interessenten dennoch eine baldige Anmeldung empfohlen. Bei Anmeldung ist gemäß einer Verordnung des provinzialen Fremdenverkehrsverbandes die Hälfte der Gebühren im voraus zu bezahlen. Anmeldungen sind zu richten an: „Camping La Pineta di Roma," Via Christoforo Colombo, Roma.

Wir möchten nochmals darauf aufmerksam machen, daß Eintrittskarten für die Veranstaltungen im Rahmen der Olympischen Sommerspiele nur in Verbindung mit einem Quartiernachweis erhalten werden können. In diesem Falle gilt die Bestätigung der Campingplatzverwaltung „La Pineta di Roma" nach erfolgter Anmeldung als Quartiernachweis.

Neue Bücher für den Camper

Soeben erschienen ist der ADAC-Campingführer **„Campingplätze in Deutschland** – vom ADAC empfohlen“ (7. Auflage, 320 Seiten). Dieser Campingführer ist nur für Mitglieder des ADAC und seiner befreundeten ausländischen Clubs bestimmt. Der Campingführer enthält von den 562 anerkannten Campingplätzen im Bundesgebiet 215 Plätze der Kategorie 1 und 2, die vom ADAC überprüft wurden und die somit berechtigt sind, das Schild „Vom ADAC empfohlen“ zu tragen. Jeder einzelne Platz ist genau in bezug auf Ausstattung, Zufahrt und Gebühren beschrieben und überdies durch eine Lageskizze im Maßstab 1 : 25 000 bis 1 : 100 000 erläutert. Die Schutzgebühr für den Campingführer einschließlich einer Übersichtskarte beträgt 1,50 DM.

Die Mitte April erscheinende Ausgabe 1960 des ADAC-Campingführers **„Zwischen Main und Mittelmeer“** (ca. 500 Seiten, 200 Abbildungen) gibt genauen Aufschluß über rund 2100 Campingplätze in Mittel- und Südeuropa. In absolut objektiver Beschreibung sind hierin Campingplätze von Deutschland, Österreich, Italien, der Schweiz, Frankreich, Spanien, Portugal, Jugoslawien, Griechenland und Marokko enthalten. Dabei hatten die Campingplatzbesitzer keinerlei Einfluß auf die Textgestaltung und auf die hierin enthaltene Beurteilung, sie mußten auch für die Aufnahme in diesen Campingführer nichts bezahlen!

Der ADAC-Campingführer **„Zwischen Main und Mittelmeer“** enthält auch die ADAC-Vertragsplätze im Ausland und jene Campingplätze, auf denen bei Vorlage des CCI eine Gebührenermäßigung gewährt wird. Trotz umfangreicher Erweiterung können ADAC-Mitglieder dieses zuverlässige Nachschlagewerk nach wie vor zum Mitglieder-Vorzugspreis von 4,50 DM beziehen.

Campingreisenden nach dem Norden wird besonders der ADAC-Campingführer **„Zwischen Main und Eismeer“** empfohlen. Die Ausgabe 1960 enthält mehr als 1000 Campingplätze in Nordfrankreich, Belgien, Holland, Luxemburg, Großbritannien, Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland. Die einzelnen Plätze sind genau beschrieben und zum Teil mit Lageskizzen und Bildern versehen, eine Übersichtskarte vervollständigt diesen Campingführer. Ferner sind interessante Einzelheiten über Schiffahrts- und Fährverbindungen enthalten. Vorzugspreis für Mitglieder 3,50 DM.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß eine baldige Bestellung dieser Campingführer nur empfohlen werden kann, da zu einem späteren Zeitpunkt unter Umständen die gesamte Auflage schon vergriffen sein kann. Bestellungen können an die Warenabteilung der ADAC-REISE- und Wirtschaftsdienst-GmbH., München 22, Königinstraße 9–11a, sowie an alle ADAC-Geschäftsstellen gerichtet werden.

Kauf eines Wohnwagens

ADAC-Mitglieder, die die Absicht haben, sich einen Wohnwagen anzuschaffen, erhalten von der ADAC-Hauptverwaltung und den ADAC-Gau- und -Gaunebengeschäftsstellen eine genaue technische und juristische Beratung. Setzen Sie sich daher rechtzeitig mit dem ADAC in Verbindung.

Camping-Ausstellung in Essen

Wie alljährlich, so findet auch diesmal wiederum in Essen die Internationale Camping-Ausstellung statt. In der Zeit vom 10. bis 18. April wird diese größte Ausstellung auf dem Campingwesen einen umfassenden Überblick über alle Ausrüstungsgegenstände des Campings, angefangen vom einfachen Klappstuhl bis zum größten Wohnwagen, bieten.

*

CAMPING-JOURNAL ist eine moderne Zeitschrift für das Zelt-, Wohnwagen-, Reise- und Touristikwesen. Es enthält wertvolle Informationen über Campingplätze, technische Hinweise für Wohnwagenfahrer und solche, die es noch werden wollen, ferner interessante Reiseberichte, Einzelheiten über Campingzubehör und vieles mehr. Dazu erscheint in jeder Ausgabe des Camping-Journal eine Seite mit wichtigen Mitteilungen der ADAC-Hauptverwaltung auf dem Gebiete des internationalen Campingwesens. Das CAMPING-JOURNAL erscheint einmal monatlich. Der Abonnement-Preis für ADAC-Mitglieder beträgt –,80 DM monatlich, wobei in diesem Preis eine 20%ige Ermäßigung enthalten ist. (Westdeutsche Verlagsanstalt GmbH., Redaktion CAMPING-JOURNAL, Herford/Westf.).



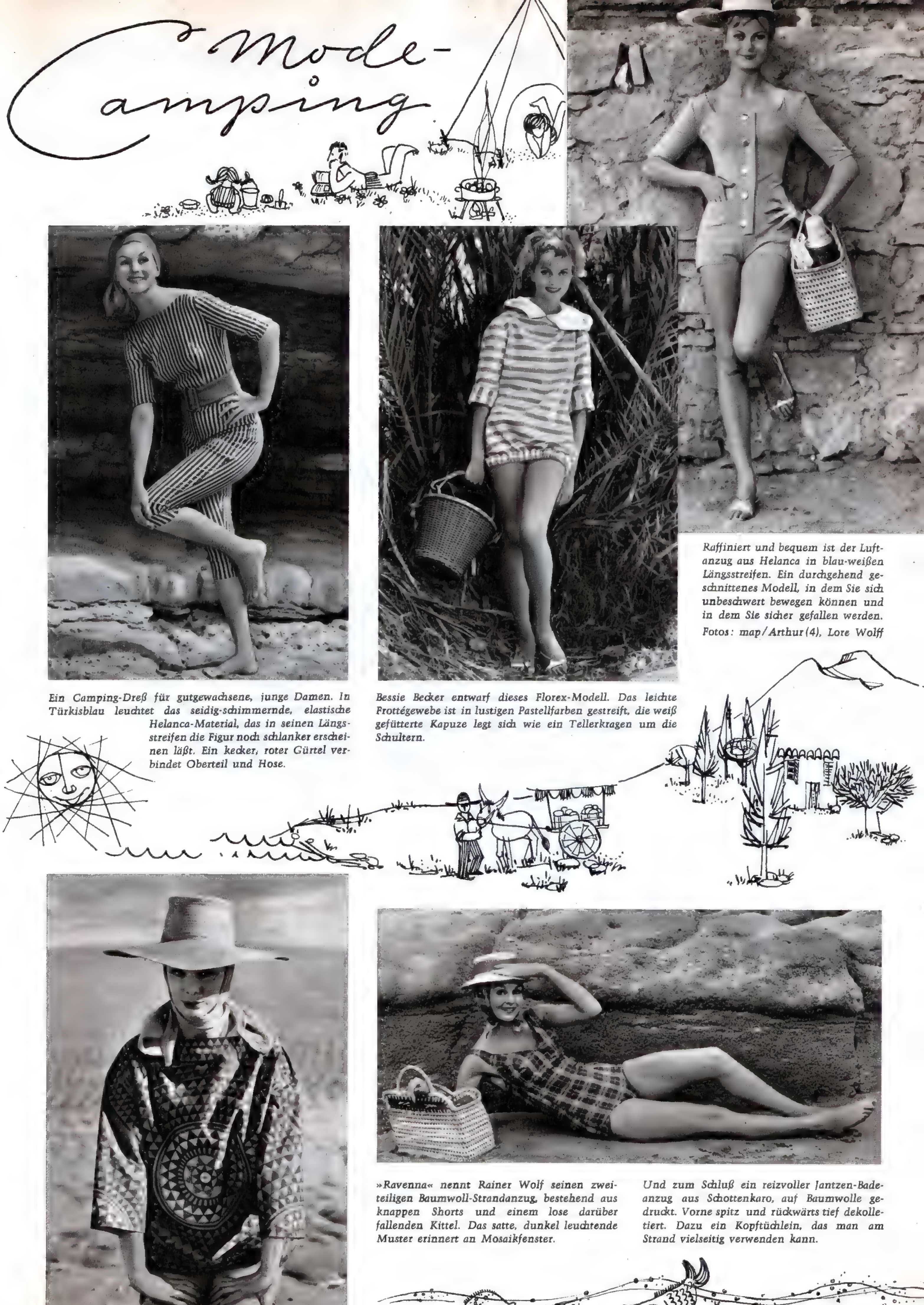






Camping-Beilage Juni-Heft — 19. April Anzeigenschluß — *Belegen Sie bitte zeitig Ihr Feld*

Mode-Camping



Raffiniert und bequem ist der Luftanzug aus Helanca in blau-weißen Längsstreifen. Ein durchgehend geschnittenes Modell, in dem Sie sich unbeschwert bewegen können und in dem Sie sicher gefallen werden.

Fotos: map/Arthur (4), Lore Wolff

Ein Camping-Dreß für gutgewachsene, junge Damen. In Türkisblau leuchtet das seidig-schimmernde, elastische Helanca-Material, das in seinen Längsstreifen die Figur noch schlanker erscheinen läßt. Ein kecker, roter Gürtel verbindet Oberteil und Hose.

Bessie Becker entwarf dieses Florex-Modell. Das leichte Frottégewebe ist in lustigen Pastellfarben gestreift, die weiß gefütterte Kapuze legt sich wie ein Tellerkragen um die Schultern.

»Ravenna« nennt Rainer Wolf seinen zweiteiligen Baumwoll-Strandanzug, bestehend aus knappen Shorts und einem lose darüber fallenden Kittel. Das satte, dunkel leuchtende Muster erinnert an Mosaikfenster.

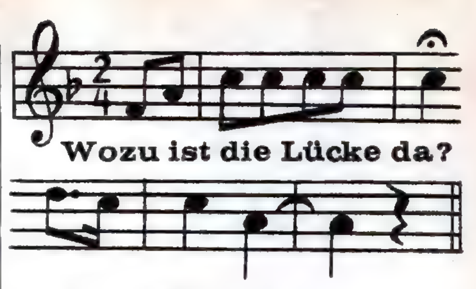
Und zum Schluß ein reizvoller Jantzen-Badeanzug aus Schottenkaro, auf Baumwolle gedruckt. Vorne spitz und rückwärts tief dekolletiert. Dazu ein Kopftüchlein, das man am Strand vielseitig verwenden kann.

Die dauerhafte Bügelfalte in Reiner Wolle



Wolle ist Maßstab für Qualität!





Wozu ist die Lücke da?

. . . Zum Par-kieren!

Bei der ungeheuerlichen Zunahme der Kraftfahrzeuge ist auch beim ruhenden Verkehr ein neues Problem aufgetreten. Die Lücken an den Seiten der Fahrbahnen sind zum Parken immer rarer oder zu eng geworden! Nun ist aber immer wieder zu beobachten, daß zwar eine Parklücke vorhanden ist, aber von ihr kein Gebrauch gemacht wird. Was mag wohl die Kraftfahrer, die nach einer Parklücke suchen und sie notwendig brauchen, veranlassen, sehr häufig an solchen Parkmöglichkeiten vorbeizufahren? Die Erfahrung zeigt, daß der freie Raum zwischen den schon parkenden Fahrzeugen nicht sehr groß ist – und der neu Hinzukommende sich scheut, sich dort mit einzupassen, weil er es sich nicht getraut! Hier kommen Mängel in der Fahrerausbildung zum Vorschein. Man hat nicht gelernt, durch Auffahren bis zur Hinterachse des vorderen, parkenden Wagens den richtigen Einschlagwinkel zu bekommen, um rückwärts in die Lücke hineinzufahren.

Zu diesem Problem beim Parken kommt ein weiteres, mindestens so schwerwiegendes hinzu – und das sind die Stoßstangen. In den Vereinigten Staaten ist es unter den Kraftfahrern längst selbstverständlich geworden, beim parkenden Fahrzeug die Bremse nicht anzuziehen, sofern keine Steigung vorliegt. Die Amerikaner wissen aus Erfahrung, daß es sehr schwer ist, aus einer sehr engen Parklücke herauszufahren, ja, daß das manchmal durch inzwischen ganz dicht aufgefahrene Wagen ganz unmöglich wird – wenn man sich nicht durch minutenlang währendes, nur Zentimeter um Zentimeter hin und her jonglierendes Vor- und Rückwärtsfahren mit Einschlägen endlich herausquälen will, immer mit der Gefahr, die anderen Wagen doch leicht anzupuffen.

In den USA ist es längst gang und gäbe, daß man in diesem Falle seinen „Vordermann" ein klein wenig nach vorn drückt – man hat sich vorher vergewissert, ob das möglich ist! –, den „Hintermann" ein wenig nach hinten, so, daß man Raum genug gewinnt, um ohne Mühe und ordnungsgemäß aus der Parklücke herauszufahren. Diese Fahrpraxis setzt aber voraus, daß die Stoßstangen an allen Fahrzeugen in gleicher Höhe vom Boden angebracht sind und so konstruiert wurden, daß sie dieses „Anfahren" ohne gegenseitige Beschädigung vertragen. Es dürfen, wie bei den meisten europäischen Wagen, keine besseren Zierleisten sein, sondern eben Stoßstangen im wahrsten Sinne des Wortes! Da sich dieses Problem in der intensiven Ausnutzung jeglicher Parklücken an den Fahrbahnseiten auch bei uns in Europa immer mehr aufzwingen wird, sollte daher von seiten der Automobilindustrie ganz ernsthaft erwogen werden, Stoßstangen zu konstruieren, die den Zweck ihres Namens erfüllen.

Daß das geht, zeigen Volkswagen und Porsche, die für den Export nach den USA für die zuvor geschilderte Fahrpraxis in Parklücken mit Stoßstangen ausgerüstet werden, die in der Höhe den amerikanischen Fahrzeugen entsprechen und so gestaltet sind, daß sie als Stoßdämpfer auch das Vor- und Zurückschieben durch andere Fahrzeuge in den Parklücken vertragen.

P. W. H.



SEHNSUCHT

Am Kap Sunion, der südlichsten Landspitze von Griechenland, erhebt sich die Ruine des Poseidon-Tempels. Hier einen Sonnenuntergang zu erleben, gehört zu den schönsten Eindrücken einer Griechenlandreise.

EIN KLEINER REISEFÜHRER VON HANS EBERHARD FRIEDRICH

Dorthin zu reisen, wo nicht nur die Zitronen und Apfelsinen blühen, sondern auch Tempel und alte Götter thronen, ist der klassische Traum eines jeden Deutschen, der etwas auf sich hält. Doch ist es etwas schwieriger, als es im Traum zu sein scheint. Ich will also hier nicht von diesem klassischen Traume reden, sondern von der nüchternen Realität: nach Griechenland und in Griechenland zu reisen.

Ich habe nun soeben, nämlich in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres auf Grund zweier mehrmonatiger Reisen meinen Sternfahrten-Führer über Griechenland und Jugoslawien (H. E. Friedrich, „Griechenland mit Jugoslawien" – Sternfahrten Bd. V – Federzeichnungen v. Prof. Theo Scharf; 710 Seiten, 19,80 DM; C. W. Leske Verlag, Darmstadt) geschrieben; er ist dieser Tage erschienen. Ich habe mir alle Mühe gegeben, jede Art von Illusion über eine Griechenlandreise zu zerstören, aber auch allen Zauber darzutun, der in einer solchen Reise enthalten ist, wenn man sie richtig anlegt. Da man außer über Brindisi, also über Italien nur quer durch Jugoslawien nach Griechenland kommen kann, so wurde es unerläßlich, auch Jugoslawien in eine solche Reiseführung einzubeziehen, obwohl dieses Land einen eigenen gültigen Führer wert ist. Dennoch aber noch nicht wert ist, weil es noch einige Zeit dauern wird, bis dieses jahrhundertelang vernachlässigte Land alles an touristischen Notwendigkeiten aufgeholt haben wird, dessen es bedarf, um als Ganzes ein Reiseland zu sein. Wenn es soweit ist, wird Jugoslawien freilich eines der schönsten und reizvollsten Reiseländer Europas sein; sowohl landschaftlich wie kulturell ist es voller ungeahnter Herrlichkeiten.

Um also nach Griechenland zu kommen, muß man heute, wenn man nicht die Route über Italien, Brindisi und Korfu, von der unten auch die Rede sein wird, wählen will, Jugoslawien durchqueren. Nun, wie einige wohlbegüterte Erdenbürger es tun, kann man auch seinen Wagen in Hamburg, Rotterdam, Oslo oder Kopenhagen auf einen Dampfer einschiffen mit dem Ziel Piräus (Pireefs auf neugriechisch), dem Hafen von Athen, und mit dem Flugzeug hinterherfliegen. Eine etwas kostspielige Anfahrt, aber sicher sehr bequem.

Lange, aber interessante Anfahrt

Aber gehen wir einmal von dem normalen Sterblichen aus. Er wird also die Alpen überqueren und über Triest, Villach, Klagenfurt oder Graz nach Jugoslawien einreisen. Von Triest oder Laibach (Ljubljana) aus stehen ihm zwei Wege zur griechischen Grenze offen: Entweder er fährt über die Autobahn nach Belgrad, der jugoslawischen Hauptstadt, um dann Morava aufwärts nach Skopje und Vardar abwärts nach Griechenland zu gelangen, oder er wählt die adriatische Strecke, die ihn über Rijeka (Fiume) und Split nach Dubrovnik (Ragusa) und dann quer durch Montenegro entlang der albanischen Grenze wiederum nach Skopje oder aber – besser – über Ohrid an die griechische Grenze bringt. Das klingt doch, nicht wahr, ganz einfach? Und ein Blick auf die Karte bestätigt das.

In Wirklichkeit sieht diese Fahrt so aus (und ich erlaube mir, für alle Einzelheiten auf mein oben erwähntes Buch hinzuweisen): Die Fahrt von Laibach durch die Save-Ebene bis Belgrad ist auf der nicht vier-, sondern zweibahnigen Autobahn schnell, wenn auch sehr langweilig zu bewältigen; man kann sie mit einiger Anstrengung in einem Tage schaffen. Danach bleibt die Straße bis kurz hinter Kragujevac noch recht gut, wird dann aber für die nächsten 400 km bis zur griechischen Grenze so katastrophal, daß man mindestens zwei, wenn nicht drei Tage dafür rechnen muß. Dabei aber sieht man von den Herrlichkeiten Jugoslawiens, vor allem von den unvergleichlich schönen byzantinisch-serbischen Kirchen und Klöstern noch absolut gar nichts. Wählt man die andere Strecke entlang der adriatischen Küste, so fährt man bis kurz hinter Zadar auf einigermaßen guter, teilweise sogar hervorragender – aber stets überaus gewundener Straße durch die Karstlandschaft der Dinarischen Alpen, dann aber auf erst recht gewundener Straße mehr oder weniger miserablen Zustandes bis Kotor, um nun auf ebenso schlechter, noch gewundenerer und von zahllosen Pässen unterbrochener Straße durch Montenegro nach Serbien und Makedonien zu fahren. Ein herrliches, oft geradezu unglaubliches Erlebnis – aber welch unendlich langwierige Fahrt! Allein mindestens eine Woche!

Es gibt noch eine dritte Strecke, die ich mir selbst gesucht und erprobt habe, quer durch Bosnien, die Herzegowina und Montenegro, aber es würde hier viel zu weit führen, sie auch nur andeutungsweise wiederzugeben – ich habe sie in allen Einzelheiten in meinem Buche dargestellt. Es ist die kürzeste und für meine Begriffe schönste Fahrt durch Jugoslawien, die man heute machen kann, aber auch sie erfordert mindestens fünf bis sechs Tage reine Fahrzeit.

Und nun erst ist man an der Grenze Griechenlands! Denn auch, wenn man die italienische Route über Brindisi wählt, kommt man unter fünf bis sechs Tagen nicht zum Ziel. Die Straße entlang der adriatischen Küste auf italienischer Seite gehört nicht zu den angenehmen Fahrerlebnissen. Der Lastwagenverkehr von Bologna nach Ancona und Tarent ist ungeheuerlich, und man muß sein ganzes Fahrtalent darauf verwenden, die Kolonnen von Camioni zu überholen und den Staubwolken Apuliens zu entgehen. In Brindisi aber muß man aufs Schiff. Und solange nicht die seit Jahren angekündigte Fährenverbindung nach Korfu – als neuester Termin wird Sommer 1960 genannt – verwirklicht ist, bleibt man auf die monopolistisch geldschneiderischen Dampferlinien angewiesen, die zwischen Brindisi und Korfu verkehren: Unsinnige Preise bei mäßiger Unterbringung an Bord und dazu unsinnige Trinkgelder beim Einschiffen und Löschen des Wagens, wenn man ihn unlädiert nach Griechenland bringen will. Von Korfu aus aber muß man noch einmal auf die Fähre nach Igoumenitsa an der epirischen Küste und ist dann erst in einem Teile Griechenlands, der zwar für meine Begriffe zu den schönsten des Landes gehört, aber nicht durchaus charakteristisch ist und außerdem nur mäßige Straßen besitzt.

Vier Gruppen Sehenswürdigkeiten

Nun Griechenland selbst. Man geht dort und auch sonst überall davon aus, daß Athen der Mittelpunkt und Ausgangspunkt aller Reisen im Lande sei. Das ist durchaus falsch. Es ist ebenso falsch, wie die fast selbstverständliche Annahme, daß das große Erlebnis in Griechenland der klassische antike Tempel sei. Das Reiseerlebnis Griechenland setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: Erstens die Landschaft, zweitens die wichtigsten Stätten der Antike, drittens die wenigen Felder bedeutender Ausgrabungen und viertens die überwältigenden Monumente der spätgriechischen, also byzantinischen Kunst.

Die landschaftlichen Höhepunkte sind – von den Inseln, besonders Korfu, Kreta, Euböa und Thasos, abgesehen – die beinahe unzugänglichen inneren Teile des Pindos-Gebirges, das Tal von Delphi und der Parnass, die Südspitze von Attika, das Kap Sounion, das Hochland von Arkadien und der Taygetos, das Gebirge, welches das antike Sparta vom antiken Messenae trennt. Bis auf Delphi und Attika sind alle diese Gebiete ziemlich schwer mit dem Wagen zu erreichen, teilweise sogar fast unpassierbar.

Die wichtigsten Stätten der klassischen Antike sind Athen, wo nur die Akropolis innerhalb einer abscheulich-charakterlosen, modernen Massenstadt das Interesse des Reisenden beanspruchen kann (von den Museen natürlich abgesehen), Delphi und Olympia, die beiden allhellenischen Heiligtümer innerhalb des – in sich bekämpfende Kleinstaaten zerrissenen – alten Griechenlands, Epidauros in der Argolis, wo die Heilkunde der Antike ihre geweihte Stätte hatte, und einige abseitige Punkte wie Nemea bei Korinth, Alt-Korinth selbst und Dodona unweit Joannina am Fuße des Pindosgebirges.

Die bedeutendsten Ausgrabungsfelder, die auch dem laienhaften Autoreisenden etwas Wichtiges zu sagen haben, sind außer Delphi und Olympia vor allem Mykene und Tiryns in der Argolis, jener Halbinsel südlich des Isthmos von Korinth, Schliemanns umstürzende Freilegungen frühgriechischer Burgen aus der Zeit der homerischen Epen, und neuerdings einige Punkte in Böotien und Makedonien.

Die großartigen Monumente der byzantinischen Kunst schließlich befinden sich in Thessaloniki, Kastoria am gleichnamigen See in Nordwest-Makedonien, im äußersten Winkel der thessalischen Ebene in Gestalt der in der Luft, nämlich an steil aus der Fläche emporragenden Felsen hängenden Meteora-Klöster, in Athen und in der verfallenen byzantinischen Stadt Mistra bei Sparta.

NACH GRIECHENLAND



Sehnsucht und Ziel aller Griechenland-Reisenden ist die Akropolis in Athen, jenes unsterbliche Gedicht aus Stein. Der gut erhaltene Nike-Tempel auf der Akropolis ist ein beliebtes Foto-Objekt. *Foto: Keystone*

Der Heilige Berg Athos

Als Unikum für sich gehört zu diesen Sehenswürdigkeiten Griechenlands noch der Heilige Berg Athos mit seinen nur schwer zugänglichen orthodoxen Klöstern. Nur Männer haben Zutritt, und auch diese nur mit Sondergenehmigungen, wenn sie nachweisen können, daß ein ernstes religiöses Interesse sie dorthinführt.

Diese vier Gruppen griechischer Sehenswürdigkeiten verteilen sich über das ganze Land: Das heißt, sie in den nach Abzug der Hin- und Rückreise übrigbleibenden vierzehn Tagen bewältigen zu wollen, ist so gut wie unmöglich, obwohl die Hauptverbindungsstraßen innerhalb des griechischen Festlandes leidlich gut sind. Die meisten nichts oder wenig ahnenden Pläneschmieder machen sich keine Vorstellung davon, wie gebirgig Griechenland ist und wie gewunden seine Straßen sind. Mehr als 150 bis 200 km am Tage zu schaffen, ist unmöglich; Punkte wie Athen, Thessaloniki, die Argolis, Mistra, Delphi und Olympia lassen es nicht zu, sie sozusagen im Vorüberfahren „mitzunehmen"; man muß für jeden dieser Punkte mindestens zwei Tage ansetzen. Kastoria und der Berg Athos beanspruchen deren mindestens vier. Und dabei ist das ganze weite Gebiet von Ostmakedonien und Thrazien überhaupt noch nicht mitberücksichtigt.

Ich möchte mit dieser nüchternen, warnenden Rede sagen: Kein Griechenlandfahrer glaube, daß er dieses unendlich vielfältige und anregende Land mit einer üblichen Schnellreise erfassen könne. Alle Prospekte und Reiseführer, die den Autofahrer dazu verlocken möchten, treiben Falschmünzerei; der Reisende, der ihnen folgen würde, brächte nur Enttäuschungen mit nach Hause. Dennoch kann man, wenn man es richtig macht, großen Gewinn und Genuß von einer Griechenlandreise haben, vorausgesetzt, daß man sich nicht mehr vornimmt, als man bewältigen kann. Mir ist der Rahmen hier eng gesteckt; ich muß mich gleichsam auf Andeutungen beschränken, verweise aber – mit gutem Gewissen – auf mein Buch über Griechenland und Jugoslawien, weil ich in ihm nichts anderes rate und empfehle als das, was ich selbst „er-fahren" – im wörtlichsten Sinne des Wortes – habe.

Unser Reisevorschlag

Mein Vorschlag lautet: Man reise über Laibach ein, biege aber dann von der Autobahn nach Belgrad dort ab, wo es über Jaice nach Sarajewo geht; wähle dann den Weg durchs hohe Montenegro nach Andrijevica, um über Peč an den Ohridsee zu kommen: Es ist die charakteristischste Fahrt durch Jugoslawien, und man sieht die schönsten Beispiele der serbisch-byzantinischen Kunst dortzulande.

Von der griechischen Grenze südlich Bitola wende man sich nach Kastoria, dem Städtchen mit der staunenswerten Ansammlung von byzantinischen Kirchen, die es gibt, und gehe weiter – auf schlechter Straße – über Grevena zu den Meteora-Klöstern, die eine einzigartige Erscheinung in der ganzen Welt sind. Bei Larissa gelangt man auf die Hauptstraße nach Attika, verläßt diese aber südlich Lamia, um am Parnass vorbei nach Delphi zu fahren. Von dort aus geht es nach Athen und dann in eintägiger Fahrt über Marathon zum Kap Sounion, der Südspitze von Attika, und zurück zur griechischen Hauptstadt. Weiter über Korinth nach Mykene, Tiryns und Epidauros und dann über Tripolis nach Sparta, neben welchem Mistra, die byzantinische Geisterstadt, liegt. Dann überquere man in abenteuerlicher Fahrt trotz aller Schwierigkeiten den Taygetos, um jenseits dieses einzigartigen Gebirges von Kalamai aus wieder über Tripolis durchs arkadische Hochland nach Olympia zu kommen. Von dort führt eine gute, aber langweilige Straße in einiger Entfernung am Ionischen Meer entlang nach Patrai, und kurz danach überquert man auf einer Fähre den Golf von Korinth. Am Westhang des Pindos aufwärts kommt man nun nach Joannina und fährt nun zur Küste hinab, um in Igoumenitsa die Fähre nach Korfu zu erreichen. Ob man sich von hier aus nach Brindisi, nach Dubrovnik oder nach Venedig einschifft, ist eine Frage des Geschmackes oder der Kalkulation, geldlich und zeitlich.

Die hier von mir angegebene Route kann man bei einigermaßen konsequentem Reisen in dreieinhalb Wochen bewältigen: Es bleibt einem also eine halbe Woche für die Heimfahrt. Man hat viel gesehen, wenn auch beileibe nicht alles, was sich in Griechenland zu sehen lohnt – doch um das alles zu erreisen, bedarf es mindestens dreier Monate.

Joannina am gleichnamigen See gehört zu den wenigen Städten, wo der mohammedanische Glaube durch die Moscheen noch sichtbaren Ausdruck findet.



1

Wenn die Tage länger und wärmer werden, beginnt die große Zeit für den Kraftfahrer. Dann zieht es alle, die motorisiert sind, hinaus ins Freie. Auf den Autobahnen nimmt der Strom der Fahrzeuge zu. Wie wohltuend empfindet jeder Autobahnfahrer auf langen Fahrten die vorhandenen Parkplätze, die vorbildlich und schön angelegt sind und wieder als Oasen der Ruhe jeden zu einer kurzen Rast einladen. Aber – in welchem Zustand befinden sich oft manche Parkplätze an der Autobahn. Wie sehen sie aus! Unsere Bilder sprechen Bände für die Zerstörungswut mancher Rowdys.

Schont die Parkplätze - haltet sie sauber!

1 Ordnungs- und Sauberkeitssinn sind offenbar bei manchen Kraftfahrern Mangelware, sonst dürfte es, unmittelbar neben einem großen Abfallkorb, nicht so aussehen.

2 Diese zehn Zentimeter starke Eisenbeton-Tischplatte des Rastplatztisches konnte der Zerstörungswut einiger Flegel nicht standhalten.

3 Papierkörbe werden losgerissen und Betonpfosten einfach abgeknickt.

4 Von einer versteckten Bank in einer idyllischen Ecke waren nur mehr die Betonsockel übrig geblieben. Die Sitzfläche aus starken gehobelten Balken war verschwunden.

2



4



3



Diese Bilder sind betrüblich. So muß es nicht sein. Daher der Appell des ADAC an alle Kraftfahrer: Haltet die Autobahn-Parkplätze sauber! Achtet darauf, daß die Anlagen nicht mutwillig beschädigt oder zerstört werden!


Valmeline
Neuer federleichter Diolen-Valmeline*
»CLIPPER« - die seriöse Valmeline-Eleganz
Auch der vielbeanspruchte Auto-, Reise- und Gebrauchsmantel soll die Eleganz seines Trägers betonen. Das kann er nur, wenn er, wie dieser Valmeline durch Diolen so resistent gegen Knittern gemacht ist, daß man ihm die etwas rauhe Behandlung nicht ansieht. Auch leicht im Tragen wird er durch die hohe Diolen-Beimischung und das Gewebe erhält einen matten seidigen Schimmer. Modisch sehr ansprechend ist der Schnitt dieses Valmeline-Raglans CLIPPER mit dem offen und geschlossen zu tragenden Tellerkragen. Ein Rundgurt ist für die sportliche Version des Modells beigegeben. Ausdrucksvolle neue Modefarben: hellsand, graublau, anthrazit, dunkelmarine. Dazu schöne Gebrauchsfarben in mode und grau.
* in der idealen Fasermischung 67 % DIOLEN / 33 % Baumwolle.
Diolen



Die fugenlose und griffige Asphaltstraße ist für den Kraftfahrer ein Genuß.

FEDERNDE STRASSEN

Straßen und Wege sind so alt wie die Menschheit selbst. Auch heute noch gelten die gleichen Grundsätze für den Bau von Straßen wie im Altertum. Die Römerstraßen haben zum Teil zwei Jahrtausende überlebt. Sie sind der beste Beweis dafür, daß sorgfältige Planung und gewissenhafte Bauausführung stets eine gute Anlage der aufgewendeten Mittel bedeuten.

Die Römer konnten zwar noch nicht genau den Achsdruck ihrer Kriegsmaschinen und Streitwagen messen. Sie wußten aber, daß die Güte des Fundaments über den Wert und die Lebensdauer einer Straße entscheiden. Wie in unserer Zeit waren die klimatischen Einflüsse schon damals für den Straßenbau maßgebend. Im Norden und Osten des römischen Weltreiches drohten Wasser und Frost die Straßen zu zerstören. Das war den Baumeistern bekannt. Sie legten darum nicht nur eine dünne Decke über den gewachsenen Boden, sondern gruben bereits ein tiefes Bett. Es wurde mit verschiedenen Steinlagen und Scherben gefüllt, die Feuchtigkeit durchließen. Auf dieser Frostschutzpackung ruhte die eigentliche Fahrbahn. Auch die wasserableitende Aufgabe des Straßengrabens war ihnen geläufig.

Man sollte meinen, daß das gute Beispiel der alten Römer Schule gemacht hätte. Jahrhundertelang ist jedoch die Erkenntnis: „Je besser das Fundament, desto größer die Lebensdauer der Straße" in Vergessenheit geraten. Erst seit Mitte des vorigen Jahrhunderts ist der Straßenbefestigung wieder erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt worden. Unerwartet große Verkehrsdichte, höhere Geschwindigkeit und schwere Lasten verlangen heute von den Straßen wesentlich mehr.

Der Laie beurteilt eine Straße im allgemeinen nach ihrer Fahrbahndecke. Er weiß vielleicht Asphalt, Beton und Steinpflaster auseinanderzuhalten. Nur wenigen, die sich einmal an einer Baustelle die Zeit nehmen, der Sache auf den Grund zu gehen, ist bekannt, wie es um den Straßenaufbau, die Straßenbefestigung bestellt ist und wie die Zusammensetzung ist.

Nehmen wir einmal eines der neuesten Straßenbauwerke als Muster, die Bundesautobahn, die Frankfurt mit Würzburg verbinden wird. Die Befestigung dieser Straße hat eine Dicke von 80 cm. Auf einer rund 50 cm dicken Frostschutzschicht ruht die eigentliche Tragschicht. Darüber bilden Binder- und Deckschicht die Straßendecke. Mit ihr kommt der Straßenbenutzer unmittelbar in Berührung. Der Fahrer fühlt ihre Beschaffenheit. Er merkt, ob sie rauh und griffig, eben und fugenlos ist.

Die unterste Schicht, also die Frostschutzschicht, besteht aus Sand oder Kies, während sich die Tragschicht aus gebrochenem Gestein, Kies, Sand oder Hochofenschlacke zusammensetzt. Die handgesetzte und teure Packlage von früher entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die vollmechanisierte Arbeitsweise ist zeitsparend und wirtschaftlich. Die Gesteinsstoffe werden bituminös gebunden und maschinell eingebaut. Für die Decke werden heute in zunehmendem Maße Gemische aus Splitt und Sand verwendet mit Bitumen als Bindemittel. Je nach Verkehr und Straßenart werden diese Schichten in Dicken von wenigen Zentimetern bis zu 30 cm hergestellt. Wer weiß, daß von 1951 bis 1956 bei annähernd gleicher Gesamtlänge des klassifizierten

Straßennetzes in der Bundesrepublik diese Art von Fahrbahndecken einen Zuwachs von über 20 000 km zu verzeichnen hatten?

Um zu klären, worauf sich der Erfolg dieser Bauweise gründet, müssen wir noch einmal zu den alten Römern zurückkehren. Die dynamischen, also die aus der Fahrbewegung resultierenden Kräfte, die auf die Straße wirken, waren zur Zeit des römischen Kaiserreiches noch unbedeutend. Damals baute man in erster Linie Straßen so, daß die Befestigung den klimatischen Einflüssen widerstand. Der moderne Straßenbau trägt diesen Belangen ebenfalls Rechnung. Zusätzlich muß er aber die Belastungszunahme aus der stärkeren Verkehrsdichte, aus dem größeren Gewicht der Fahrzeuge und aus den höheren Geschwindigkeiten in seine Überlegungen einbeziehen.

Die Kraftfahrzeugtechnik hat dazu beigetragen, Schwingungen und Stöße, die vom Fahrzeug auf die Straßendecke übertragen werden, durch Verbesserung von Federung und Bereifung wenigstens zu einem Teil aufzufangen. Mit Hilfe moderner Methoden der Straßenbautechnik werden Straßendecke und Unterbau bei Verwendung von Asphalt, einer Mischung aus Bitumen und verschiedenen Gesteinsstoffen, flexibel, womit eine ähnliche federnde Wirkung, wie bei der Fahrzeugkonstruktion erzielt wird. Stöße und Erschütterungen werden wirkungsvoll gedämpft und abgeschwächt an den Untergrund weitergeleitet. Weitgehend kann sich die Ausführungsart nachträglich den Bewegungen des Untergrundes, mit denen bei Aufschüttungen und bei schwierigem Gelände immer zu rechnen ist, anpassen.

Die Befestigung besteht aus Gesteinsstoffen, deren Größe der Körnung nach oben hin abnimmt. Die feineren füllen die Hohlräume zwischen den gröberen. Alles wird durch Bitumen fest verbunden. Durch Abwalzen werden die Körnungen miteinander verkeilt. Der Bohrkern bringt es an den Tag: Eingebaut in einzelnen Schichten bildet die Straßenbefestigung einen nahtlos zusammengeschweißten Körper. Bitumen hat Gesteinsstoffe und Schichten fest zusammengebunden.

Heute wird oft von Asphaltbeton gesprochen, einer besonders zusammengesetzten Mischung sorgfältig abgestimmter Sand- und Steinkörnungen mit Bitumen. Asphaltbeton findet für alle Befestigungsschichten – Decke und Tragschicht – immer mehr Verwendung. Er ermöglicht einen fugenlosen Deckenbau, der das Eindringen von Sickerwasser verhindert. Die Asphaltdecke erweist sich als griffig, ohne die Reifen über Gebühr zu strapazieren.

Im modernen Straßenbau wird dem Gestein für die Decke laufend Aufmerksamkeit geschenkt, denn durch richtige Wahl kann die Oberfläche einer Asphaltstraße so getönt werden, wie es die Verhältnisse bei Tag und Nacht erfordern. Deutlich heben sich notwendige Verkehrsmarkierungen ab.

Auch die Baumaschinenindustrie trägt einen wesentlichen Teil zur Entwicklung im modernen Straßenbau bei. Mit ihrer Hilfe lassen sich Umbau und Erneuerung rasch durchführen. Gerade mit der Asphaltbauweise können kurze Bauzeiten erzielt werden. Unliebsame Sperrzeiten lassen sich auf ein Mindestmaß beschränken.

In der Bundesrepublik, wie in der gesamten freien Welt, sind auf dem Gebiet des Straßenbaues noch große Aufgaben zu bewältigen. Eine Übersicht über das befestigte Straßennetz läßt dies deutlich erkennen:

Befestigtes Straßennetz in 1000 km:

	Kies und Schotter	Asphalt	Zementbeton u. Pflaster	insgesamt
Europa	753	545	105	1403
Nordamerika	2039	1167	174	3380
Südamerika	167	53	8	228
Afrika	60	66	2	128
Asien-Ozeanien	491	169	8	668
km insgesamt	3510	2000	297	5807

(Quelle: The Lamp, Vol. 38, Nr. 3)

Über 3,5 Millionen Straßenkilometer müssen demnach noch dem modernen Straßenverkehr angepaßt werden. Der Asphaltbauweise bietet sich hier eine große Aufgabe. Eine entscheidende Rolle spielen die niedrigen Herstellungs- und Unterhaltungskosten sowie die kurzen Bauzeiten-Faktoren, die zu einem wesentlichen Teil dazu beitragen können, die klaffende Lücke zwischen der Zunahme der Kraftfahrzeuge und dem Ausmaß des Straßennetzes zu schließen. R. K.



Bohrkern aus einer modernen Autobahnbefestigung, 30 cm hoch. Die einzelnen Schichten aus Asphaltbeton sind gut miteinander verkittet.



Zur Freude der Kraftfahrer können Sperrzeiten durch die vollmechanisierte Bauweise kurz gehalten werden.

Auf stillen Routen

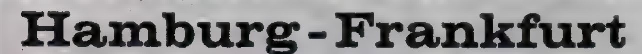
BEREIST UND BESCHRIEBEN VON ERMANO HÖPNER

Von der Elbe an den Main



Die neue Sommerreisezeit beginnt sich schon anzumelden und damit bei vielen Fahrern das längst nicht mehr neue Unbehagen vor überbeanspruchten Fernstraßen. Bei dem erwarteten Neuzuwachs an Kraftfahrzeugen wird es auch auf den wichtigsten Bundesautobahnen alles andere als gemütlich zugehen. Die langsamen Fahrzeuge werden oftmals an Steigungen und Baustellen das Tempo für alle angeben. Und wo mehrere der Langsamen zusammenkommen, sich zu überholen versuchen, da hilft keine Ungeduld und kein stärkerer Motor. Da ist es vielleicht besser, die Nerven zu schonen und sich, wenn auch nur zur Entspannung und Erbauung, für einen Teil der Fahrt zwischen See und Gebirge oder Rhein und Elbe für eine stillere Route zu entscheiden. Der Verfasser wird in diesem und weiteren Heften über erholsame Ausweichmöglichkeiten berichten. Diese Serie gilt auch als Ergänzung der Zusammenstellung „Kleiner Urlaub an der Autobahn" (Heft 7/59), mit der er schon Tips für eine Entspannung unterwegs gab.

Das Autoreisen auf den „kleinen" Fernstraßen kann auch heute noch ein rechter Genuß sein. Diese Routen, zumeist sind es brave alte Chausseen, verlaufen oftmals parallel mit den Hauptstrecken, sind aber längst nicht so stark befahren. Im Vorteil ist immer, wer es nicht brandeilig hat, wer es sich leisten kann, eine größere Fahrt in zwei oder gar drei Tagesetappen aufzuteilen. Dabei ergibt sich dann die schöne Möglichkeit, malerische Winkel in Deutschland zu entdecken, die immer noch mittelalterlich still blieben, die ihr altes Gesicht bewahrten, weil der Fernverkehr um diese Oasen der Vergangenheit herumgeführt wird.



Hamburg-Frankfurt

ODER IN GEGENRICHTUNG

Noch gehört auch der Autobahnabschnitt vom Horster Dreieck bei Hamburg durch einen sehr schönen Teil der Lüneburger Heide bis kurz vor Hannover (bei Berkhof ist sie vorläufig zu Ende) zur relativ „stillen" Autobahn. Es gibt hier Stunden (morgens besonders), da liegen die Fahrbahnen, von Birken und Wacholder gerandet, wie verlassen im Licht der Heide. Wer keine Zeit verlieren will, kann hier von der Elbe in einem Rutsch bis fast an die Leine rollen.

Wer aber gleich (oder am Ende der Reise, kommt er von Frankfurt herauf) mehr als die Fahrbahnen sehen will, wähle die andere norddeutsche Heidestrecke, die über Lüneburg und Braunschweig nach Kassel. Hier kann die Elbe bezwungen werden, ohne die in den Hauptverkehrszeiten recht engen Hamburger Elbbrücken passieren zu müssen. Einen guten Start erlaubt der Weg über Lauenburg am hohen Elbufer.

46 km von Hamburg, rund 3,5 km vor Lauenburg (mit Fachwerkhäusern aus dem 16. und 17. Jahrhundert), zweigt ein kleiner Weg hinunter an die Elbfähre ab. Auf der anderen Seite beginnt dann die „Alte Salzstraße".

67 km Der Ort Lüne steht am Wege (mit einem 500jährigen ehemaligen Kloster) und schließlich Lüneburg, die reizvollste der mittelgroßen Städte hier oben, anmutig, mit geschlossenen spätgotischen und Renaissance-Fassaden. Danach durch ein Randgebiet der Lüneburger Heide (bei Bienenbüttel, 14,5 km nach Lüneburg, ein Waldschwimmbad).

103 km Durch Uelzen und an den Hängen der „Wierener Berge" (130 m hoch, der „Hohe Berg") entlang nach Bodenteich, Wittingen und Ohrdorf. Ab hier dehnt sich die für Wandersleute und Liebhaber von Rastplätzen so herrlich stille Bickelsteiner Heide. Mitten hindurch nach Ehra und auf der B 248 über den Mittellandkanal hinein nach Fallersleben, dem Städtchen des Hoffmann von Fallersleben. Sein Geburtshaus und ein an ihn und sein Deutschland-Lied erinnerndes Museum können besucht werden. 12 km später die Dächer von Lehre und dann durch Braunschweig nach Wolfenbüttel.

198 km Braunschweig (mit Baudenkmälern, den Hinterlassenschaften Heinrich des Löwen und den Erinnerungen an den Schalk Eulenspiegel) ist mit der ehemals herzoglichen Residenz Wolfenbüttel durch die B 4 verbunden.

224 km Nach weiteren 26 km ist dann Bad Harzburg und der Parkplatz vor dem Schwimmbad im Waldbergwinkel erreicht. Eine Seilbahn zieht nach oben, ringsherum Waldgipfel, Hotels aller Größen und die Verkehrswege auf die Harzhöhen. Weiter über Goslar, der immer sehenswerten alten Kaiserstadt, nach Seesen und auf der bis hierher fertiggestellten Autobahn nach Kassel. (Bis Kassel nochmals rund 130 km.)

*

Schön ist auch der Weg von Hamburg auf der schon erwähnten „stilleren" Autobahn bis kurz vor Hannover. Dann aber, noch vom nördlichen Rand der geschäftigen niedersächsischen Landeshauptstadt (die Schilder sind nicht zu übersehen), für 43 km auf der Autobahn in Richtung Köln bis nach der Abfahrt Rehren, 9 km über den waldigen Rücken der Weserberge und auf der B 83 durchs Wesertal nach Hameln.

229 km Hier in der altertümlichen Rattenfängerstadt Hameln ist die Renaissance noch gegenwärtig, ist der Saupark bei Springe leicht erreichbar, legen die alten Weserraddampfer zur erholsamen Flußfahrt an (nur im Sommer).

Morgen so begehrt wie heute

600 km ist sie gefahren, um ihn zu besuchen. Wenn der Tachometer 60000 km zeigt, wird ihre Dauphine noch genau so chic, genau so modern sein wie heute.

Die Dauphine ist in äußerer Form und technischer Ausstattung für die Zukunft gebaut. Ihr Geld ist gut angelegt in diesem zeitlos schönen und so überaus wirtschaftlichen Wagen.

DIE WELT SAGT *ja* ZU RENAULT

4 Türen - 4 Sitze - Luftfederung - 845 ccm - 26,5 PS - 5,9 l/100 km
115 km/h. - Preis: DM 4.990,- ab Köln.

750 Kundendienststellen im Bundesgebiet

DEUTSCHE RENAULT AUTOMOBILGESELLSCHAFT KOMMANDITGESELLSCHAFT KÖLN-SULZ



Wunderbar gewunden führt die alte B 38 durch diesen reizvollsten Teil des Wesertals, vorüber an Ferienorten und alten Städtchen. Da träumt gleich oberhalb von Emmern (8 km weiter flußaufwärts) das um 1600 erbaute Schloß Hämelschenburg, ein Hauptwerk der Weser-Renaissance. Durch Bodenwerder mit der „Lügengrotte" und dem Herrenhaus (heute Rathaus) des Freiherrn v. Münchhausen, das Kloster Corvey kann besucht werden, die Hugenottengründung Karlshafen. Ab hier zweigen von der B 83 kleine Nebenstraßen in den Reinhardswald mit der Sababurg, in der einmal, der Sage nach, Dornröschen mit dem ganzen Hof ihres Vaters in einen 100jährigen Schlaf verfallen sein soll. Im Park von Hofgeismar (hübsche alte Bürgerhäuser) sprudelt der „Gesundbrunnen", eine eisenhaltige Mineralquelle.

354 km Auf diesen verschlungenen, aber an Eindrücken reichen Straßen wird Kassel erreicht. Grund genug, einmal vom Volant auszuspannen und sich in der ideal gelegenen ehemaligen kurhessischen Hauptstadt zwischen Fulda und Habichtswald zu ergehen. Oben auf der Wilhelmshöhe (Schloß, Kneippheilbad) ist ein Park, der, nach Dehio, das Grandioseste ist, was der Barockstil in der Verbindung von Architektur und Landschaft gewagt hat.

383 km Die B 3 ist zwischen Kassel und Giessen sogar kürzer als die Autobahn, die bei Hersfeld knieförmig nach Osten ausholt. Anfangs führt sie durch das Talbecken der Fulda (mit schönen Aussichten auf die Höhen), steigt etwas hinauf ins Hessische Bergland, windet sich bei Gudensberg an Burgruinen vorüber und erreicht an der Eder das mittelalterliche Fritzlar – turmreiche Befestigungen, sehenswerter Dom (14. Jahrhundert) mit einer Schatzkammer. Hinüber ins Tal der Schwalm, durch das kleine Kurbad Zwesten, durch Jesberg mit der Burgruine, an für Picknick und Camping verlockenden Plätzen, an Aussichtsgipfeln und Ruhepunkten vorbei (oder nicht vorbei, wenn die Zeit zum Pausieren reicht) nach Marburg, in die Stadt der berühmten Bauwerke, darunter die gotische St.-Elisabeth-Kirche.



470 km Nochmals Städtchen, Burgruinen und Aussichtsgipfel, enge Ortsdurchfahrten in Fachwerkdörfern. Bald zeigt sich die alte Universitätsstadt Giessen an der Lahn, in der Justus von Liebig wirkte. Von hier wäre Frankfurt auf der nahen Autobahn in einer knappen Stunde erreicht. Dann aber bliebe die Wetterau, durch die sich die B 3 zieht, kaum mehr als ein optischer Eindruck. Es lohnt, die Wetterau einmal zu durchkreuzen. Wer bisher die Autobahn benutzte, wird es als Wohltat empfinden, die kleinen, durch Wiesen und Gärten und Dörfer führenden Straßen befahren zu können.

488 km Da liegt Butzbach mit dem Blick auf die Burgruine über dem Städtchen Münzenberg (Abstecher, auf einem Turm der Ruine Aussichtsplattform). Bad Nauheim, das Solbad für Herzschwache, wird besucht. Das alte Friedberg mit der noch vor Barbarossas Zeiten gegründeten Reichsburg, mit einem Schloß und der sehenswerten Liebfrauenkirche lädt zum Halten ein.

532 km Von Friedberg durch Bad Vilbel, und letztlich bis nach Frankfurt, begleiten die gelben Felder, die Wiesen und Höhen der „goldenen Wetterau" die Fahrt. Sie ist, alle genannten „Umwege" eingeschlossen, nur rund 25 km weiter als der direkte Autobahnweg von Hamburg über Hannover an Rhein und Main.

Umweg über Köln

Eine weitere Reisemöglichkeit von der Elbe nach Frankfurt, die nicht nur der schnellen Fortbewegung, sondern auch der Erholung und Erweiterung der Landeskenntnisse dienen kann, schließt Köln ein und ist rund 120 km weiter als der gerade Weg Hamburg–Frankfurt.

Von Hamburg-Harburg auf der alten, aber neu geglätteten B 75 fast schnurgerade durch die Heide nach Rotenburg, auf der B 215 weiter nach Verden, an die Weser und mit ihr vereint nach Süden.

134 km Die Nienburger sind mit Recht stolz auf ihr schönes Stadtbild mit dem zum Glück erhaltenen Renaissance-Rathaus. 19 km weiter ist schon das Ortsbild von Leese zu sehen, und hier nicht der B 215 über die Brücke nach Stolzenau folgen. Die Ostuferstraße durch Lahde ist ruhiger und kürzer.

186 km Kurz nach dem Solbad Minden (unbedingt ansehen: 500jährige Marienkirche und Domschatz im frühgotischen Dom) weiter am Ostufer der Weser unter der Porta Westfalica hindurch ins Weserbergland. Jetzt noch 5 km weiter nach Süden und ab Auffahrt Vennebeck auf der Autobahn bis nach Kamen. Oder nach Bad Oeynhausen und auf der B 61 weiter nach Herford (Abstecher nach Enger mit dem Grab des Herzogs Wittekind) und Gütersloh (Umgehungsstraße).

300 km Auch das kleinere Heessen (kurz vor Hamm) mit dem Schloß wird berührt. Nahe an der Lippe steht die Wasserburgruine Oberwerris. Ab Kamen auf einem Autobahnstück nach Unna, für 5 km auf der B 1 und dann auf der B 234 von Herdecke bis Wetter durchs hier zauberhafte Ruhrtal. Die B 234 bei Haßlinghausen verlassen, über Schwelm und durchs enge Tal der Wupper die B 51 bei Remscheid erreichen.

394 km 5 km westlich von Wermelskirchen überragt das schon 1130 gegründete Schloß von Burg (ein Sessellift schnurrt hinauf) dieses Städtchen an der Wupper. Nach Burscheid-Kaltenberg zweigt eine lohnenswerte Straße nach Köln ab. Hier gehts durchs bewaldete Dhünntal nach der Zisterzienserabtei von Altenberg. Ihre Kirche, der Bergische Dom, gilt als eines der glänzendsten Beispiele rheinischer Frühgotik. (Beschriebene Route Hamburg–Köln etwa 430, Autobahn nach Köln rund 480 km.)

Nach Frankfurt dann auf der Autobahn oder aber auf der B 8 über die Höhen des Westerwaldes und durch den Taunus an den Main.

Beim nächsten Mal werden die Nebenrouten nach Süden beschrieben. Von Frankfurt nach Frankreich, nach Basel und an den Bodensee. Beim übernächsten Mal dann die Wege nach Oberbayern und in den Bayerischen Wald.



Babys erste große Fahrt in die weite Welt! Aber – wie vieles muß da bedacht werden: Kissen - Decken - Fläschchen, und nicht zu vergessen - die Windeln! Seit es Mölny's Schwedenwindeln und -höschen gibt, ist auch die heikle Frage »Wohin mit den gebrauchten Windeln?« glänzend gelöst: Mölny's Schwedenwindeln werden nach Gebrauch einfach fortgeworfen. Für alle kleineren Touren und Ausflüge sind die praktischen Wochenend-packungen mit 10 »großen« bzw. 12 »kleinen« Windeln geradezu ideal. Auf längeren Reisen besorgt man sich am besten an Ort und Stelle die Normalpackungen, die 26 »große« bzw. 30 »kleine« Schwedenwindeln enthalten.

Mölny's Schwedenwindel in Kombination mit Mölny's Schwedenhöschen erübrigt die drei üblichen Stoffwindeln und -tücher. Ein hochsaugfähiges Absorptionskissen nimmt alle Nässe sofort auf. Die Windel wird nach Gebrauch vernichtet. Sie ist nicht zu verwechseln mit Zellstoff-Einlagen, bei denen das Windelwaschen doch nicht wegfällt.

Reisen mit Baby – leicht gemacht!

Welche Freude für die Eltern, daß sie ihr Baby jetzt mit auf Reisen nehmen können. Und für die junge Mutter wird nun die Fahrt zu einer richtigen Erholung, da ihr das unterwegs besonders lästige Windelwaschen und Bügeln erspart bleibt! Denn es gibt jetzt

Mölny's SCHWEDENWINDEL

Es handelt sich hierbei nicht etwa um eine Windeleinlage, bei der nach wie vor Außenwindeln gebraucht werden, vielmehr ersetzt eine einzige Schwedenwindel in Kombination mit Mölny's Schwedenhöschen die drei üblichen Stoffwindeln und -tücher. Nach Gebrauch wird die Schwedenwindel einfach fortgeworfen. Bedenken Sie bitte: Kein Windelwaschen – mehr Zeit für das Kind, für die Familie. – Mölny's Schwedenwindeln werden in zahlreichen europäischen Entbindungskliniken verwendet. Ärzte wie Pflegerinnen bezeichnen diese neue Methode, die zuerst in Schweden entwickelt und erprobt wurde, als einen echten Fortschritt. Damit die Windel richtig sitzt, steckt man sie in

Mölny's SCHWEDENHÖSCHEN

Dann kann auch die Feuchtigkeit nicht mehr in Hemdchen, Jäckchen und Bettwäsche aufsteigen. Das Schwedenhöschen ist **nicht** aus Gummi, sondern aus einem neuen, hautfreundlichen Plastikmaterial, das bedenkenlos gekocht werden kann. Es wird dadurch weder hart noch brüchig. Das Höschen hat glatte, ungesteppte Nähte, in denen sich nichts festsetzen kann. So bleibt auch kein unangenehmer Geruch haften.



So hat das Baby volle Bewegungsfreiheit! Und das Wechseln der Windeln? Das geht ganz schnell und leicht: Die gebrauchte Windel wird einfach herausgenommen und vernichtet. Eine neue Schwedenwindel wird eingelegt, indem man die Windel-Enden in die beiden Innentaschen des Schwedenhöschens steckt. Das ist alles! Das kann auch der Vater im Handumdrehen!

Schwedenwindeln	Normalpackung	4,95 DM
	Wochenendpackung	2,25 DM
Schwedenhöschen	Größe 1–4	5,90 DM

Schwedenwindeln gibt es auch in Österreich, in der Schweiz, in England und selbstverständlich auch in Schweden.

Kein Windelwaschen – mehr Zeit für Ihr Kind!

Ausschneiden – auf Postkarte kleben – unfrank. i. d. Briefkasten werfen.

GUTSCHEIN

An Dr. Carl Hahn KG., Vertrieb Hyko, Abt. 116
Düsseldorf, Wilhelm-Marx-Haus.
Ich interessiere mich für Mölny's Schwedenwindeln und -höschen.
Bitte senden Sie mir gratis

Prospekt »Das Neueste für Ihr Baby« mit Musterwindel.

Name: ________

Ort: ________

Straße: ________

(in Blockschrift ausfüllen)

15 6 120

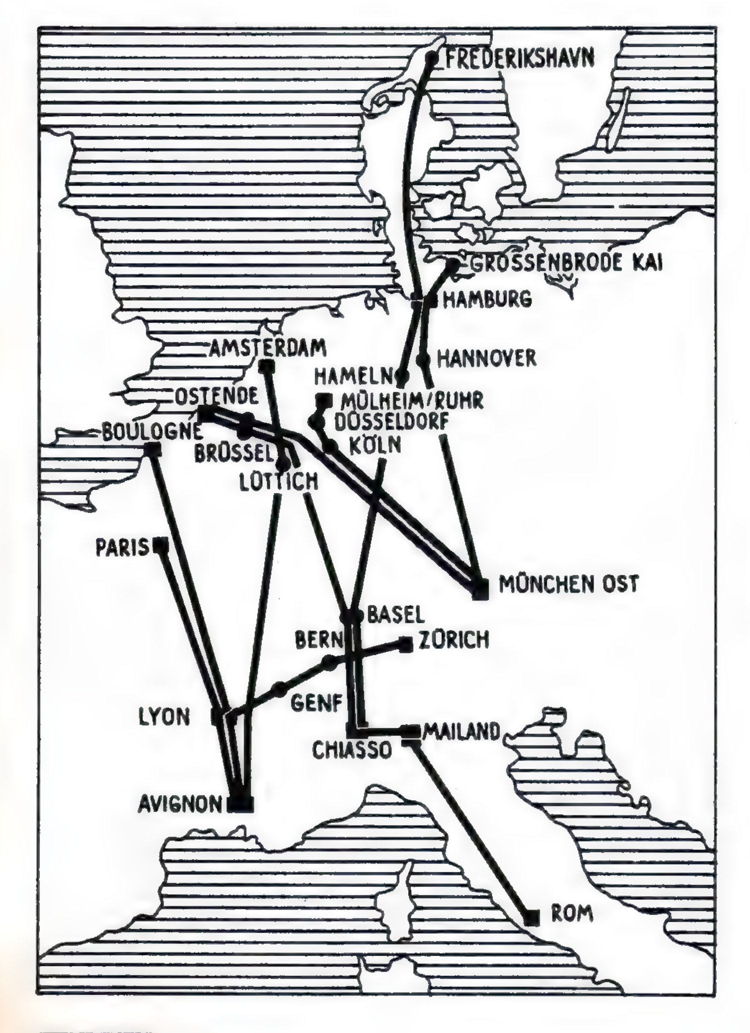


Auto-Reisezüge sehr gefragt

Es spricht für den kaufmännischen Geist der europäischen Eisenbahnen, daß sie es angesichts der zunehmenden Motorisierung nicht bei einem Bedauern über entgehende Fahrgäste bewenden lassen, sondern klug und weitschauend die Möglichkeiten aufgegriffen haben, die ihnen gerade die Motorisierung bietet. So erklärt sich, daß die Deutsche Bundesbahn und die Dänischen Staatsbahnen bei Errichtung der Fährverbindung Großenbrode Kai–Gedser im Jahre 1951 sogleich die Übersetzung von Kraftfahrzeugen mit eingeplant haben und daß die im Jahre 1957 in Dienst gestellte Großfähre der Deutschen Bundesbahn „Theodor Heuss" sogar ein besonderes, nur für PKWs eingerichtetes Wagendeck erhalten hat. Fast 150 000 PKW sind allein 1959 über die 69 km lange Seestrecke zwischen Großenbrode Kai und Gedser übergesetzt worden.

Auch hat sich die Bundesbahn in den Transport fabrikneuer Kraftfahrzeuge eingeschaltet, die man oft in ganzen Zügen auf besonders konstruierten Doppelstockwagen vor allem den großen Häfen zurollen sehen kann. Diese Züge führen den Betrachtern immer wieder vor Augen, welchen großen Exportwert die bundesdeutsche Kraftfahrzeugindustrie hat.

Die Autoreisezüge sind sozusagen das jüngste Kind der europäischen Eisenbahnen. Und kleinen Kindern läßt man gern besondere Fürsorge angedeihen! In den Autoreisezügen haben die europäischen Eisenbahnen, kaufmännisch gesprochen, einen Artikel auf den Markt geworfen, der sich in kurzen Jahren soviel Freunde erworben hat, daß man ihn ohne Übertreibung als „Schlager" bezeichnen kann. Dies liegt offenbar einfach daran, daß der sich mit der Motorisierung immer mehr ausdehnende Erholungsreiseverkehr geradezu ein Bedürfnis für Autoreisezüge geschaffen hat. Hinzu kommt, daß die Autozüge nur nachts verkehren und ihren Benutzern in Anbetracht der größeren Schnelligkeit der Züge einen doppelten Zeitgewinn bieten – von der Bequemlichkeit ganz abgesehen. Ist es etwa nichts, sich abends nach Verladung seines PKWs, wobei die Eisenbahner gern helfen, beispielsweise in Hamburg je nach Geldbeutel in den Schlaf- oder Liegewagen legen und am anderen Morgen 884 km südlich in Basel oder am anderen Mittag sogar 1205 km südlich in Chiasso am Südausgang der Alpen an der Grenze nach Italien ausgeruht wieder ans Steuer seines Kraftwagens setzen zu können?



In Europa haben die Britischen Staatsbahnen, die Französischen Staatsbahnen, die Deutsche Bundesbahn und die Italienischen Staatsbahnen je ein mehr oder minder abgerundetes Autoreisezugnetz aufgezogen. Die Autozüge werden teilweise hauptsächlich für ausländische PKW-Reisende eingelegt. So ist der Car-Sleeper-Zug der Französischen Staatsbahnen Boulogne–Lyon hauptsächlich für englische Automobilisten geschaffen worden, während der Autozug Amsterdam–Lüttich–Luxemburg–Avignon vornehmlich für niederländische, belgische und luxemburgische PKW-Reisende gedacht ist, aber auch von Deutschen benutzt werden kann. Um englische und belgische Automobilisten bemühen sich aber auch die Autozüge Ostende (Brüssel)–München bzw. Ostende (Brüssel)–Mailand. Der Autozug Paris–Avignon wird auch von deutschen Automobilisten benutzt. Seine Benutzer lassen sich freilich die herrliche Fahrt durch Burgund entgehen. Im Juli/August kommt ein Autozug Zürich–Avignon hinzu, für den die Französischen Staatsbahnen im wesentlichen auf Schweizer, sicher aber auch auf deutsche PKW-Reisende rechnen. Auch der Autozug Mailand–Rom ist für deutsche PKW-Reisende mitgedacht. Daneben sind Autozüge Bozen–Rom sowie Mailand–Brindisi geplant. Ein Autozug Mailand–Brindisi würde mit der in Kürze eröffneten Autofährverbindung einen idealen Weg nach Griechenland bilden. Die italienischen Autozüge werden im Olympiajahr sicherlich zahlreiche Fahrgäste finden. Viele PKW-Reisende werden aber gerade im Ausland selbst fahren und dabei alles Interessante sehen wollen!

Die Französischen Staatsbahnen betreiben durch ihre mit allen derartigen Aufgaben betraute Tochtergesellschaft STVA (Société de Transportes de Véhicules Automobiles) noch einen weiteren Autotransportdienst, indem sie unter Ausnutzung des Rücklaufes geschlossener Züge mit fabrikneuen PKWs von den vielen Kraftfahrzeugwerken im Raume Paris PKWs besonders von Nizza und Cannes aus preiswert nach Paris befördern; die Fahrgäste müssen jedoch in anderen Zügen reisen.

Der erfolgreichste Autozug in der Bundesrepublik ist der F-Zug „Komet", eigentlich eine Kombination zwischen einem Schlafwagenzug und einem Autoreisezug. Er verkehrt zwischen Hamburg, Basel und Zürich und ist, abgesehen von dem ebenfalls täglich verkehrenden Autozug Mailand–Rom, der einzige Autozug in ganz Kontinentaleuropa, der das ganze Jahr hindurch täglich Autotransportwagen zwischen Hamburg und Basel und – mit Unterbrechungen zwischen den Jahreszeiten – viermal wöchentlich zwischen Hamburg und Chiasso führt. Er wird sowohl von skandinavischen als auch von norddeutschen Automobilisten gern benutzt, für die der Weg an die Alpen heran oder durch die Alpen hindurch besonders langwierig erscheint. Königin Ingrid von Dänemark ist kürzlich mit ihrem eleganten „Jaguar" im „Komet" nach Basel gefahren; der Zug ist damit sozusagen hoffähig geworden.

Im wesentlichen für Skandinavier gedacht und auch von ihnen benutzt ist der Autozug Großenbrode Kai–München (916 km), der im Jahre 1959 eingelegt wurde und PKW-Reisende aus Hamburg und von der Westküste Schleswig-Holsteins in einem Flügelzug von Hamburg-Altona aus aufnimmt. Für Hannoveraner PKW-Reisende führt er einen Sonder-Autotransportwagen Hannover–München.

Dazu kommt während der Sommerfahrplanperiode 1960 erst-





1960 – Verleben Sie Ihren Urlaub in diesem Jahr doch einmal in England und entdecken Sie ein Land, das an landschaftlichen Reizen so reich ist und an Geschichte und Leben so viel zu bieten hat. Für den einen ist es vor allem London, die Stadt der Theater und Museen, der Parks und historischen Sehenswürdigkeiten, die Stadt, deren faszinierender Verkehr und nimmermüde Geschäftigkeit auch nachts den Atem nicht anhält, und in deren Bars und Nachtlokalen sich der Lebenshunger einer Großstadt niederschlägt. - Für andere bedeutet England die Ruhe seiner grünen, lieblichen Landschaft, seiner ehrwürdigen Kathedralstädte oder romantischen Fischerdörfer, fernab vom Alltag. Das Gesicht der englischen Landschaft ist immer anders und enttäuscht nie. Man muß das zerklüftete schottische Hochland erlebt haben und die verträumten walisischen Täler, oder die ruhige Abgeschiedenheit Nordirlands, um die Begegnung mit einer Landschaft zu genießen, die nie verschlossen oder abweisend, sondern immer offen und einladend in wunderbarem Licht vor einem liegt. - Wählen Sie am besten die Monate Mai, Juni oder September für Ihren Urlaub in England. - Suchen Sie schon morgen Ihr Reisebüro auf oder senden Sie den Gutschein zum kostenlosen Prospektbezug ab.





WELCOME TO BRITAIN

Gutschein für den kostenlosen Bezug von farbigen Prospekten, Karten, Reiseführer. – Kreuzen Sie bitte an, was Sie interessiert:

London ☐ **England** ☐ **Wales** ☐ **Schottland** ☐ **Nord-Irland** ☐

Ich möchte reisen mit: Eisenbahn ☐ Auto ☐ Flugzeug ☐

NAME ....

ADRESSE ....

....

und senden Sie diesen Gutschein an:

BRITISCHES VERKEHRSBÜRO, Abt. G 25 a
Frankfurt/Main Neue Mainzer Straße 22

mals ein Autoreisezug mit dem verheißungsvollen Namen „Kattegatt-Expreß", der Hamburg und den großen dänischen Hafen nahe der Spitze Nordjütlands, Frederikshavn, täglich in einer Nachtfahrt von 636 km verbinden wird. Der Zug wird vor allem von norwegischen und schwedischen PKW-Reisenden benutzt werden, denen von Norwegen und von der größten schwedischen Hafenstadt Göteborg aus eine Reihe von Passagier- und Autofährverbindungen nach Frederikshavn bzw. dem benachbarten anderen dänischen Hafen Hirtshals zur Verfügung stehen.

Der „Kattegatt-Expreß" wird gute Anschlüsse von und an die meisten genannten Fährverbindungen haben. Auf der 49 Seemeilen langen Route Göteborg–Frederikshavn wird den Anschluß das kurz vor der Ablieferung stehende große Fährschiff „Prinsessan Christina" wahrnehmen, das 940 Passagiere und 130 PKW befördern kann. Man rechnet damit, daß der „Kattegatt-Expreß" aber auch von vielen PKW-Reisenden aus der Bundesrepublik benutzt werden wird, zumal dem Reiseverkehr mit Skandinavien und vor allem Norwegen eine große Zukunft vorausgesagt wird. Bei Benutzung des „Kattegatt-Expreß" und einer anschließenden Fährverbindung kann man teilweise bereits am anderen Mittag in Norwegen sein. Mit den Autoplätzen im „Kattegatt-Expreß" können bei den Reisebüros zugleich Übersetzplätze für die Fährverbindungen nach Norwegen sowie nach Göteborg gebucht werden.

PKW-Reisende aus Bayern sowie Südwestdeutschland und von weiter her werden für Fahrten nach Norddeutschland sowie Skandinavien nunmehr die Autozüge Basel–Hamburg, München–Großenbrode Kai oder München–Hamburg und, gegebenenfalls oder, den „Kattegatt-Expreß" zur Wahl haben, wenn sie es sich ganz bequem machen und vielleicht einen oder mehrere Tage in Hamburg aufhalten wollen. Damit können die Ziele für Autoreisen immer weiter gesteckt werden.

Zuletzt sei der Autoreisezug Mülheim (Ruhr)–München (713 km) erwähnt, der den Bewohnern des Kohlenpotts sowie den rheinischen Metropolen Düsseldorf und Köln zur Fahrt in die bayerische Landeshauptstadt zur Verfügung steht, aber ebenfalls für Fahrten aus Bayern ins Rheinland sowie in die angrenzenden Länder Holland, Belgien sowie Luxemburg gedacht ist. Dadurch, daß er die PKW-Reisenden der besonders lästigen Fahrt zwischen dem Rheinland und München enthebt, dürfte er auf besonderes Interesse stoßen, zumal er sehr günstige Fahrzeiten bietet.

Die Deutsche Bundesbahn hat für die Autotransporte vier sogenannte Doppelstockwagen bauen lassen, die von der Seite, die oberen „Etagen" überdies durch elektrische Hebebühnen beladen werden. Daneben verwendet sie überlange, über die Stirnwände zu beladende und ebenfalls geschlossene Güterwagen, während die Französischen Staatsbahnen offene Doppelstockwagen verwenden, wie sie im Bundesgebiet nur für die Beförderung von fabrikneuen Kraftfahrzeugen benutzt werden. Die Bundesbahn ist zur Zeit dabei, neue Autotransportwagen zu entwickeln, die dem steigenden Beförderungsbedürfnis entsprechend mehr PKW aufnehmen können.

Der „Kattegatt-Expreß" ist der fünfte Autozug der Deutschen Bundesbahn während des nunmehr fünfjährigen Bestehens ihres Kundendienstes „Auto im Zuge". In dieser Zeit wurden in ihren Autozügen bis einschließlich Februar 1960 17 000 PKW mit 49 000 PKW-Reisenden befördert. Das ist ein erfreulicher Anfang, hoffentlich aber auch nur ein Anfang im gegenseitigen Verstehen zwischen zwei Verkehrsmitteln, die sich – wie vorstehend gezeigt – in vortrefflicher Weise ergänzen können. *Dr. M. Koch*

KLEINES FAHRPLAN- UND PREISKAPITEL

HAMBURG–(HAMELN–)–BASEL SBB–CHIASSO

Verkehrt als F-Zug „Komet" Hamburg–Altona–Basel–Zürich. Befördert ganzjährig, und zwar täglich Autotransportwagen Hamburg–Basel SBB und (mit Unterbrechungen zwischen den Jahreszeiten) viermal wöchentlich Autotransportwagen Hamburg–Chiasso. (Im internationalen Verkehr wird kein F-Zug-zuschlag erhoben.)

Der F-Zug „Komet" verkehrt in folgendem Fahrplan mit Fähranschlüssen von und nach Skandinavien:

14.00 ab	Gedser	an 16.15
16.45 an	Großenbrode Kai	ab 13.40
20.12 ab	Hamburg–Altona	an 9.16
22.52 ab	Hameln	an 5.55
8.14 an	Basel SBB	ab 21.53
13.54 an	Chiasso	ab 16.34

Beförderungspreise für Pkw

	bis 4,42 m	über 4,42 m
Hamburg–Altona–Basel SBB	127,– DM	148,– DM
Hameln–Basel	102,– DM	118,– DM
Hamburg–Altona–Chiasso	184,– DM	205,– DM
Hameln–Chiasso	159,– DM	175,– DM

Bei Autoplatzbestellungen für den Autoreisezug können gleich solche für das Fährschiff mitangebracht werden.

MÜLHEIM– (RUHR)–SPELDORF–DÜSSELDORF–KÖLN DEUTZ–MÜNCHEN OST

Verkehrt vom 1./2. 7. bis 4./5. 9. 1960 wöchentlich einmal.

Fr./Sa. vom 1./2. 7.–2./3. 9. 60		So./Mo. vom 3./4. 7.–4./5. 9. 60
21.31 ab	Mülheim (Ruhr)–Speldorf	an 8.07
22.14 ab	Düsseldorf Hbf	an 7.30
23.12 ab	Köln Deutz	an 6.39
8.26 an	München Ost	ab 21.02

Beförderungspreise für Pkw

	bis 4,42 m	über 4,42 m
Mülheim (Ruhr)–Speldorf–München Ost	99,– DM	115,– DM
Düsseldorf–München Ost	95,– DM	111,– DM
Köln Deutz–München Ost	89,– DM	104,– DM

MÜNCHEN OST–BRÜSSEL SCHAERBEEK–OSTENDE

Verkehrt vom 10. 6.–11. 9. 1960 wöchentlich zweimal mit Fähranschlüssen nach und von Dover.

Mi./Do., Sa./So. vom 11./12. 6.–10./11. 9. 60		Di./Mi., Fr./Sa. vom 10./11. 6.–9./10. 9. 60
21.02 ab	München Ost	an 9.36
9.35 an	Brüssel Schaerbeek	ab 19.48
11.48 an	Ostende Kai	ab 17.45
13.30 ab	Ostende Kai	an 16.00
17.15 an	Dover	ab 12.15

Beförderungspreise für Pkw

	bis 4,42 m	über 4,42 m
München–Brüssel	123,– DM	143,– DM
München–Ostende	142,– DM	165,– DM

GROSSENBRODE KAI–MÜNCHEN OST

mit Flügelzug Hamburg-Altona–München Ost, sowie Autoreisewagen Hannover-Wülfel–München Ost.

Verkehrt im Sommer 1960 dreimal wöchentlich mit folgenden Fähranschlüssen von und nach Gedser:

18.00 ab	Gedser	an 13.10
20.45 an	Großenbrode Kai	ab 10.35

So./Mo., Di./Mi., Fr./Sa. vom 19./20. 6.–30. 9./1. 10. 60		Mo./Di., Do./Fr., Sa./So. vom 20./21. 6.–1./2. 10. 60
21.25 ab	Großenbrode Kai	an 9.45
21.54 ab	Hamburg-Altona	an 8.46
1.39 ab	Hannover-Wülfel	an 4.51
10.32 an	München Ost	ab 19.45

Beförderungspreise für Pkw

	bis 4,42 m	über 4,42 m
Großenbrode Kai–München-Ost	129,– DM	150,– DM
Hamburg-Altona–München-Ost	115,– DM	134,– DM
Hannover–München Ost	90,– DM	105,– DM

Bei Autoplatzbestellungen für den Autoreisezug können gleich solche für das Fährschiff mitangebracht werden.

HAMBURG-ALTONA–FLENSBURG–FREDERIKSHAVN (NORDJÜTLAND)

Verkehrt vom 29. 5. bis 1. 10. 1960 täglich.

21.00 ab	Hamburg-Altona	an 6.36
7.38 an	Frederikshavn	ab 20.40
8.15 ab	Frederikshavn Havn	an 19.45
11.40 an	Göteborg	ab 16.30

Beförderungspreis für Pkw

	bis 4,42 m	über 4,42 m
Hamburg–Frederikshavn	91,– DM	104,– DM

PARIS–AVIGNON

Verkehrt vom 24. 6. bis 25. 9. 1960 sechsmal wöchentlich

Gegen 22.15 ab	Paris (Gare de Lyon)	an gegen 7.30
gegen 8.30 an	Avignon-Fontcouverte	ab gegen 20.00

Der Fahrplan des vergangenen Jahres dürfte voraussichtlich bis auf kleine Änderungen bestehen bleiben.

Beförderungspreise für Pkw

	bis 3,81 m	zwischen 3,81–4,42 m	über 4,42 m
Hinfahrt	240 NF	270 NF	300 NF
Hin- und Rückfahrt	400 NF	460 NF	520 NF

Diese Preise schließen die Beförderung von 2 Personen auf Liegeplätzen 2. Klasse ein. Bei Reisen in Schlafwagen werden pro Person folgende Zuschläge erhoben:

	Touriste (3-Bettabteil)	Double (2-Bettabteil)
Hinfahrt	17,50 NF	37,50 NF
Hin- u. Rückfahrt	35,00 NF	75,00 NF

(NF = neuer Franc)

AMSTERDAM–AVIGNON

Verkehrt im Juli–August 1960 einmal wöchentlich.

16.30 ab	Amsterdam-Amstel	an 13.10
17.32 ab	Bois-le-Duc	an 12.00
21.00 ab	Liège (Bressoux)	an 8.25
12.10 an	Avignon Fontcouverte	ab 17.20

über Metz, Dijon, Lyon

Die Beförderungspreise sind noch nicht bekannt.

ZÜRICH–AVIGNON

Verkehrt vom 30. 6. bis 2. 9. 1960 einmal wöchentlich.

21.30 ab	Zürich-Altstetten	an 9.18
23.06 ab	Burgdorf	an 7.40

gegen 7.30 an Avignon-Fontcouverte ab gegen 22,00 über Bern und Genf.

Die Beförderungspreise sind noch nicht bekannt.

MAILAND–ROM

Verkehrt täglich.

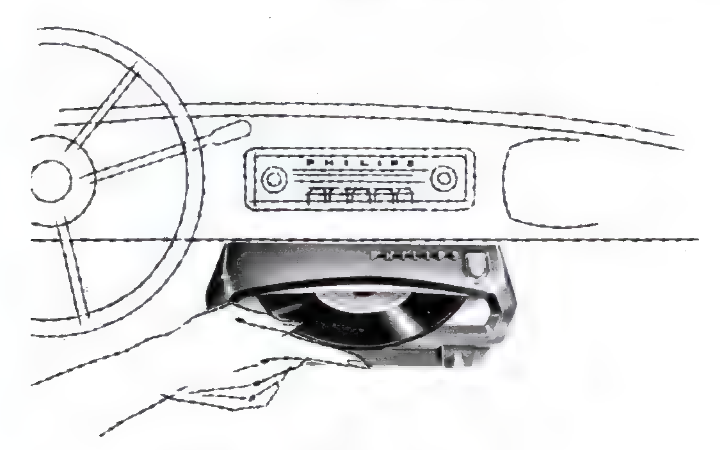
22.45 ab	Mailand C.	an 8.00
7.35 an	Rom T.	ab 23.15

Beförderungspreise für Pkw

	bis 4,10 m	über 4,10 m
Einfache Fahrt	15 800 Lire	23 700 Lire
Hin- u. Rückfahrt	25 300 Lire	38 000 Lire

Spielend fahren mit Philips Auto-Mignon

Jetzt können Sie Ihre Lieblingsschallplatte im Auto spielen – mit Philips Auto-Mignon. Sie stecken nur die Schallplatte hinein und schon erklingt Musik. Denn alles andere, Tonarm aufsetzen, abspielen, Nadel reinigen und Platte zurückgeben, macht der Philips Auto-Mignon automatisch. Ganz einfach ist er einzubauen. Kinderleicht ist er zu bedienen. Er hängt handlich unter dem Armaturenbrett, spielt in jeder Kurvenlage und immer sind Sie unabhängig vom Radioprogramm.



Philips Auto-Mignon kann ohne Mühe in Ihr Auto eingebaut werden. Für die gängigen Wagentypen wird ein passendes Einbau-Zubehör geliefert. Die Musik wird über das Auto-Radio wiedergegeben.

Philips Auto-Mignon kostet **DM 148,-**

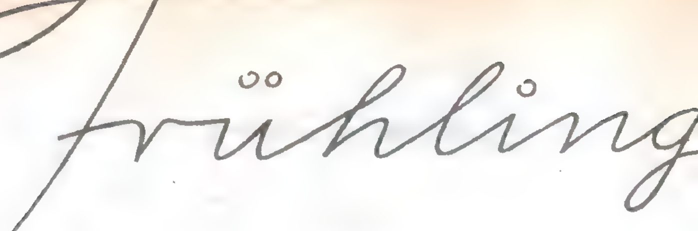
Technische Änderungen und Preisänderungen vorbehalten

Bitte, fordern Sie einen ausführlichen Prospekt von der Deutschen Philips GmbH, Hamburg, Abt. Phono. Wir vermitteln Ihnen auch gern eine Probefahrt.



....nimm doch **PHILIPS**

das ist der



Ob in Wien, Paris, München oder Hamburg, überall ist der Frühling ein neuer, beglückender Start, der Mensch und Landschaft verjüngt und mit neuen Impulsen erfüllt.

Wir haben heute auf diesen Seiten einige der schönsten Frühjahrsmodelle zusammengetragen, die uns an unseren Leserinnen und »Autlerinnen« besonders gut gefallen würden.

Modejournalistinnen müssen ihre Phantasie um Momente voraus »raffen«, müssen ihre Modeberichte zu einem Zeitpunkt schreiben, da die entsprechende Saison noch weit vorausliegt. Noch ist die Landschaft trübe und verhangen, das junge Grün wagt sich eben erst zögernd und scheu ans Licht des Tages – aber vor mir liegen die Fotos, die Sie hier sehen, strahlend und frisch und einen glücklichen Osterspaziergang verheißend. Wenn Sie diese Seiten durchblättern werden, ist es schon Frühling, und Sie werden vielleicht gerade einen Ostertrip nach Bozen oder Meran planen. Für Sie sind diese Fotos ausgesucht. Vielleicht wird das eine oder andere Modell das Ihre!

Ich glaube, daß in diesem Frühjahr das kritische Auge unserer Begleiter »ja« sagen wird zu unseren Kostümen, Kleidern und Mänteln. Sie sind aus Stoffen gearbeitet, die Männer lieben, aus Tweed und Glencheck und grobkörnigen Woll- und Leinenstoffen. Das riecht nach Solidität und Ordentlichkeit und ist zudem in seiner Kontrastwirkung von Schwarz-Weiß oder Blau-Weiß so adrett anzusehen.

Die Schnittführung der neuen Frühjahrsmode spielt dabei eine geringere Rolle. Es ist keine revolutionierende, neue Linie, nur einige Details sind neu. Die manchmal verbreiterte Schulterlinie, der Bindegürtel, der oft auftretende Tunika-Effekt.

Farblich hält sich die Mode an Grau in allen Schattierungen, vom hellsten, fast weißen Grau bis zum dunkelsten, dicht bei Schwarz liegenden, an Blau und alle Pastelltöne. Dominierend ist Glencheck und Pepita, das ja auch wie kaum ein anderes Material etwas von der appetitlichen Frische eines Frühjahrskostüms an sich hat. Nichts hat sich umwerfend geändert, kein neuer Schock erschüttert unsern Kleiderschrank. Aber notieren Sie bitte dies: Hüte werden ganz groß geschrieben. Sie sind von einem kompletten Anzug nicht mehr wegzudenken. Man trägt wieder »Hut«. Und das ist wirklich neu. *Isabel*

Links: Das ist das neue Frühjahrskleid, das alle Merkmale der Saison trägt. Der Tunika-Effekt, das Material - Tweed - und die sparsame Garnierung. Dieses hier ist aus blau-weißem Tweed und mit blauer Tresse abgesetzt. Es nennt sich »Avignon«.



Links: Ein Kostüm »Cunard Line«, das nach Osterglocken und Schneeglöckchen riecht. Bei seinem Anblick glauben wir alle Frische der Frühlingslandschaft zu atmen. Das Modell ist aus grau-weißem Tweed und hat eine bezaubernde Piquégarnitur an Kragen und Manschetten.



Rechts: Von herzhafter Frische ist der dreiviertellange Sportmantel mit dem großflächigen Karo in blau-weißem Shetland. Das darunter getragene Kleid ist blau, der Mantel mit dem Material des Kleides eingefaßt. Der Name dieses Complets ist »Porsche«.

Alle drei Modelle auf dieser Seite sind von Uli Richter, Berlin.

Der Wettermantel, so recht nach unserem Geschmack. Aus doppeltem, beigefarbenem Superpopeline Nino-Sie, mit großen Taschen und Schnallengurt. Kleidsam bei Regen und Sonnenschein. Modell: Jobis

Nina Ricci, Paris, entwarf dieses Kleid-Mantel-Ensemble aus schwarz-weißem Tweed. Die beige Rückseite ist für den dazugehörigen Mantel verarbeitet worden, an dem der Kragen wiederum im schwarz-weißen Tweed erscheint.

Aus dem Hause Schwichtenberg, Berlin, kommt dieses Frühjahrskostüm in grau-weißem Pepita. Bemerkenswert der flach aufliegende Kragen, die verbreiterte Schulter, der Bindegürtel. Ein lila Veilchentuff schmückt die Schulter. Modell: »Palma«.

Links: Für junge, sportliche Frauen ist dieser Reise- und Wettermantel aus Nino-Sie erdacht worden. Die weißen Stepp-Nähte, die großen Taschen und der fesche Bindegürtel haben etwas von der Unbekümmertheit der blue jeans an sich.
Modell: Hensel und Mortensen

Rechts: Jung und doch damenhaft ist dieses Pepita-Kostüm, dessen kleiner Samtkragen so gut zum neuen Melonen-Hütchen paßt. Die Jacke ist hüftlang, leicht geschwungen und von präziser Nahtführung.
Modell: Jobis

Fotos: Lutz, Relang (4), Rico-Puhlmann (2)

WIR TESTEN DEN »Moskwitsch« 407

Rußland bemüht sich, auf dem deutschen Automobilmarkt festen Fuß zu fassen. Bereits im vorigen Jahre waren russische PKWs auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung vertreten. Seitdem wird am Aufbau einer Vertreter- und Kundendienst-Organisation gearbeitet. Die ersten russischen PKW-Lieferungen sind kürzlich im Bundesgebiet eingetroffen.



Die viertürige Limousine des 1,4 Liter Moskwitsch entspricht in der gesamten technischen Konzeption wie auch in der Karosseriegestaltung dem europäischen Standard. Auffällige Besonderheiten sind offenbar mit Absicht vermieden worden. Weder im Stadtverkehr noch auf Parkplätzen wird der Moskwitsch als irgendwie anders aussehender, neuer Typ erkannt.

Schön geräumig ist dieser kleine Russe mit 1240 mm Sitzraumbreite vorne und hinten, 190–270 mm freiem Raum zwischen Vorder- und Rücksitzen und 900 mm Dachhöhe über den Polstern. 80 cm breit, ebenso tief und 50 cm hoch ist der nutzbare Teil des Kofferraumes, den übrigen Platz nimmt das auf der rechten Seite stehende Reserverad ein. Die in Längsrichtung verstellbaren vorderen Einzelsitze können zum Liegen umgeklappt werden. Die gesamte Innenausstattung ist sauber, das Zweispeichenlenkrad liegt gut in der Hand, die Armlehnen an den Türen passen einigermaßen und die Sitzposition ist richtig. Nur das Bremspedal liegt zu nahe an der Lenksäule, das putzige Hebelchen für den selbsttätig rückstellenden Blinkerschalter hat einen ungünstigen Platz und die vorderen Pfosten sind etwas breit ausgefallen. Gut im Blickfeld steht der kreisförmige Tachometer, um den unterhalb noch Ampèremeter, Benzinuhr, Öldruckmanometer und Kühlwasserthermometer gruppiert sind. Für die Wagenheizung ist gut vorgesorgt, wenngleich zur Umstellung von Warmluft auf Kühlluft erst ein Wasserhahn am Motor zugedreht werden muß.

Sehr leichtgängig, fast übersteuernd, ist die Lenkung, und die Dreiganglenkradschaltung funktioniert einwandfrei. Der zweite und dritte Gang sind synchronisiert, aber auch der erste Gang schlüpft mit etwas Zwischengas geräuschlos hinein. Wie man hört, soll der Wagen künftig mit Vierganggetriebe geliefert werden; das wird ihm bestimmt gut bekommen.

Was leistet der Moskwitsch?

Der Geschwindigkeitsbereich der einzelnen Gänge umfaßt:

0–41,5 km/h im 1. Gang,
5–76,5 km/h im 2. Gang,
25–117 km/h im 3. Gang.

Als Beschleunigungswerte wurden auf nasser Fahrbahn gemessen:

0–40 km/h im 1. Gang in 5,6 Sek.
0–60 km/h im 1. und 2. Gang in 11,8 Sek.
0–80 km/h im 1. bis 3. Gang in 20,3 Sek.
0–100 km/h im 1. bis 3. Gang in 36,0 Sek.

Für den stehenden Kilometer brauchte der Moskwitsch 47,5 Sekunden bei 105 km/h Spitze. Die ersten 500 m mit stehendem Start wurden in 29,2 Sekunden mit 92 km/h Durchgangsgeschwindigkeit gefahren. Bei den Messungen herrschte regnerisches und etwas windiges Wetter, so daß diese Ergebnisse und die nachstehenden Verbräuche nicht an die möglichen Bestwerte herankommen.

Der Verbrauch betrug bei gleichbleibend

40 km/h 5,5 Liter/100 km
60 km/h 6,7 Liter/100 km
80 km/h 8,6 Liter/100 km
100 km/h 11,2 Liter/100 km.

Alle Messungen erfolgten mit normalem Tankstellenbenzin.

Gut ausgelegt ist die Federung, die harte Fahrbahnstöße ebenso wie kurze Bodenwellen oder tiefe Schlaglöcher angenehm weich aufnimmt. Nur auf ganz grobem Kopfsteinpflaster dringen bei forcierter Fahrt härtere Stöße durch.

Die Straßenlage vermag auch anspruchsvolle Fahrer zu befriedigen. Die sichere Spurhaltung auf schlechten Straßen, in scharf gefahrenen Kurven und beim schroffen Bremsen konnte schon gefallen. Auch an den Bremsen war nichts auszusetzen. Mit zwei Personen Belastung betrug der Bremsweg auf trockener Betonstraße:

bei 40 km/h 9,9 m mit 40 kg Pedaldruck
bei 60 km/h 22,0 m mit 38 kg Pedaldruck.

Der Geräuschpegel im Wageninnern entspricht dem Durchschnitt gleichartiger Typen. Lediglich beim vollen Ausfahren der Gänge kamen Zahnradgeräusche auf, der Heizungsventilator arbeitet, wie überall, etwas laut und auf Kopfsteinpflaster erhöht sich der Dröhnanteil der Gesamtlautstärke.

Trotz der New-Look-Anpassung der Karosserie und der dem Weltstandard entsprechenden Gesamtkonstruktion ist doch noch manches am Moskwitsch gut russisch geblieben.

Mit 900 kg Trockengewicht und 980 kg betriebsfertigem Eigengewicht ist der Moskwitsch nahezu 100 kg schwerer als unsere vergleichbaren Typen. Bei einem Preis von 4950 DM ab Bremen kostet hiernach ein Kilo Moskwitsch gute 5 DM. Der europäische Durchschnittskilopreis liegt wesentlich höher.

Auf gute Schmierung achteten die Russen bei allen Maschinen schon immer weit mehr als wir es gewohnt sind. Deshalb hat der Moskwitsch neben einem Spaltölfilter im Hauptölkreis noch ein Feinfilter im Nebenschluß. Der Spaltfilter wird nach einigen 100 km mit einem Drahtzug weitergedreht.

Eine Kühlerjalousie in recht solider Ausführung und Abschleppösen sind serienmäßig eingebaut. Die Andrehkurbel gehört beim Moskwitsch ebenso zur Standardausstattung wie der Drahtzug zur Handbetätigung der Benzinpumpe. Auch eine stabile Handluftpumpe mit Einsatzstück zum Durchblasen von Leitungen, kräftige Montiereisen und vielseitiges, wenn auch etwas klobiges Werkzeug, werden mitgeliefert. Wer eine Ahnung hat von der Weite des russischen Landes und der Härte des russischen Winters, weiß, wie notwendig solche Dinge sein können.

Gerade für diese harten Betriebsbedingungen ist der Moskwitsch ausgelegt worden und es wird ihm nicht schwerfallen, sich dem angenehmeren Autodasein mit guten Straßen, behutsamen Fahrern und sorgfältiger Wartung anzupassen.

Ober-Ing. Georg Wanner

DATEN DES »MOSKWITSCH 407«

Abmessungen und Gewichte:
Länge 4055 mm, Höhe 1560 mm, Breite 1540 mm, Radstand 2370 mm, Spurweite vorne 1220 mm, hinten 1220 mm, Bodenfreiheit 200 mm.

Wendekreis: Ø 12 m

Leergewicht: 980 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1280 kg

Motor: 4-Zyl.-4-Takt-Reihenmotor, Hubraum 1360 ccm, Leistung 45 PS bei 4500 U/min, max. Drehmoment 8,8 mkg bei 2600 U/min, Verdichtungsverhältnis 7:1, Ventile: hängend, Zylinder: Grauguß mit trockenen Büchsen, Kühlung: Pumpenumlauf mit Thermostat.

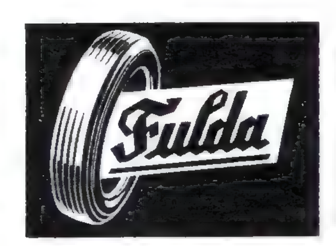
Motordrehzahl: bei 60 km/h 2450 U/min, 80 km/h 3250 U/min, 100 km/h 4075 U/min.

Antrieb:
Kupplung: Einscheibentrockenkupplung
Getriebe: 2. und 3. Gang synchronisiert
Schaltung: Am Lenkrad
Untersetzung: 1. Gang 3,53:1, 2. Gang 1,74 : 1, 3. Gang 1 : 1, R-Gang 4,6 : 1.
Hinterachsuntersetzung: 4,71 : 1.

Fahrwerk:
Vorderradaufhängung: Trapez-Dreiecklenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Torsionsstabilisator.
Hinterradaufhängung: Starre Hinterachse, Halbelliptik-Längsblattfedern, Teleskopstoßdämpfer.
Fußbremse: Hydraulisch, vorne je zwei Radbremszylinder, hinten je ein Radbremszylinder.
Lenkung: Globoidschnecke mit Doppellenkrolle 17 : 1.

Allgemeine Daten:
Elektr. Anlage: 12 Volt, Plus Pol an Masse
Reifengröße: 5,60–15
Tankinhalt: 35 Ltr.
Kühlwasserfüllung: 7,5 Ltr.
Motorenölfüllung: 4 Ltr.
Kfz.-Jahressteuer: 202 DM
Niedr. Haftpflicht-Prämie einschl.
Vers.-Steuer: 246,75 DM
Preis ab Bremen: 4950 DM.





So sicher lenken wie noch nie:

mit dem *neuen* FULDA „Diadem"!

Der neue FULDA „Diadem" gibt Ihnen ein absolutes Gefühl der Sicherheit. Unbeirrbar spurgenau jagt er über die Quer- und Längsrillen der Autobahn. Seitenwind macht ihm viel weniger aus, weil der neue Reifen in seiner besonderen Ausführung fester an der Fahrbahn haftet. Die ganze Lauffläche des Reifens ist mit einem Feinst-Profil überzogen — bis über die Seitenkante des Reifens hinweg. Ihr Wagen liegt viel besser „in der Hand"!
Fahren Sie den neuen FULDA „Diadem"! Ein Reifen, der von sich reden macht.

Man sollte wissen:

Ein scharfer Anprall mit den Rädern kann die Spur verändert haben. Lassen Sie dann bei der nächsten Inspektion die Spur überprüfen. Sonst radiert der Reifen.

FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN!

Gummiwerke Fulda K.G. a.A. Fulda

Mit dem PKW nach Berlin

Bitte beachten Sie diese Reisehinweise und notieren Sie für Ihre Reise nach Berlin im PKW:

1. Mitnehmen: Personalausweis oder Reisepaß, Kraftfahrzeugschein mit Motornummer (Zulassung), Führerschein und ausreichenden Treibstoff zur Vermeidung des Tankens.

2. Beachten: Sämtliche untenstehende Grenzübergänge sind Tag und Nacht geöffnet, Bargeld in DM-West und Devisen dürfen unbeschränkt mitgeführt werden; die Einfuhr von DM-Ost ist verboten.

Straßenbenutzungsgebühren (für PKW einfach)

über Helmstedt–Marienborn	5,– DM
über Lauenburg–Horst	15,– DM
über Töpen–Juchhöh	15.– DM
über Herleshausen–Wartha	20,– DM

Weitere Informationen erhalten Sie beim ADAC und beim Verkehrsamt Berlin, Berlin-Charlottenburg, Fasanenstraße 7/8. Telefon 240011.

Entfernungen nach Berlin-Stadtmitte:
Lauenburg/Horst–Berlin 240 km
Helmstedt/Marienborn–Berlin 190 km
Herleshausen/Wartha–Berlin 370 km
Töpen/Juchhöh–Berlin 305 km



Nicht unbedingt im rechten Winkel!

Verkehrszeichen brauchen nicht unbedingt genau rechtwinklig zur Fahrbahn aufgestellt zu sein, stellt der Erste Strafsenat des Oberlandesgerichtes Hamm in einer Entscheidung unter dem Aktenzeichen 1 Ss 1033/59 fest. Auf die genaue Einhaltung des rechten Winkels wird es nach dieser Entscheidung nicht ankommen, wenn überhaupt kein Zweifel auftauchen kann, auf welche Straße sich das Verkehrszeichen bezieht. Sie müssen aber so aufgestellt sein, daß sie keinesfalls unklar oder verwirrend wirken. Wenn diese Vorschrift für ihre Aufstellung nicht beachtet ist, dann sind ihre Anweisungen auch nicht mit der Klarheit und Bestimmtheit getroffen, die im Interesse der Verkehrssicherheit und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu verlangen ist. Ihre Nichtbeachtung erfüllt schon den äußeren Tatbestand einer Übertretung der Straßenverkehrsordnung nicht.

Das Amtsgericht Hagen hatte einen ortsfremden Kraftfahrer wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung zu 15 DM Geldstrafe verurteilt, weil er ein Verkehrszeichen, das ihm die Rückseite zugewandt hatte, nicht beachtet hatte. Das Oberlandesgericht Hamm hat seiner Revision stattgegeben, das Urteil aufgehoben und ihn freigesprochen.

Wo gibt es das in Deutschland wieder?

Eine neue Pionierleistung der Quelle –

ein Qualitäts-Angebot in Auto-Zubehör-Artikeln — von der Zündkerze bis zur Faltgarage — zu ungewöhnlich günstigen Preisen.

NEUHEIT!

❶ Auto - Batterie „Atom", Spitzenfabrikat zu einmaligem Preis. Scharf trocken vorgeladen, daher Lagerung **von 4 Jahren ohne** Kapazitätsverlust! Nach Auffüllen von drei Litern Schwefelsäure (spezifisches Gewicht 1,28, in jeder Apotheke erhältlich) nach kurzer Zeit startbereit. **6 Monate volle Garantie.**
VW und Ghia, Auto-Union und DKW (außer Junior), Lloyd Alexander TS (6 V., 66 AH).
Bestell-Nummer 90343 DM 37^{50}

❷ Auto - Zündkerze „PLUS". Hochwertige Verarbeitung deutscher Produktion. VW, Renault-Dauphine, Ford 12 und 17 M, Fiat 1100, Borgward Isabella (Type 14/175 0,7).
Bestell-Nummer 19117 DM 1^{80}

❸ Auto-Gepäckträger. Spezial-Dach-Gepäckboy für VW, zusammenlegbar, Dachrinnen - Abstützung. Nutzfläche: Länge 95 cm, Breite 80 cm, Höhe 6 cm. Für Rolldach geeignet.
Bestell-Nummer 90275 DM 42^{50}

Ohne Bild **Spezial - Haubenplane für VW-Gepäckboy** Bestell-Nr. 90275, aus PVC-Folie, strapazierfähig. **2 Seitenhöhen-Einstellungen.**
Bestell-Nummer 15843 DM 18^{75}

❹ Universal - Autodach - Gepäckträger, zerlegbar. Löst die Gepäckraumfrage der meisten Klein- und Mittelwagentypen (Alle 600-ccm-Typen). Bei Typen bis 1,5 Ltr. empfiehlt sich Montage der breiteren Seite zur Fahrtrichtung! Nutzfläche ca. 100×80 cm.
Bestell-Nummer 90253 DM 54.-

Ohne Bild **Haubenplane für Universal-Gepäckboy** Best.-Nr. 90253, **aus erstklassigem Zeltstoff** (imprägniert und wasserdicht). **Zwei Seitenhöhen-Einstellungen.**
Bestell-Nummer 15842 DM 33^{50}

❺ Auto-Schonerdecken-Garnitur. Wollhaltige, besonders **strapazierfähige Qualität.** Dessin: hochrot/taubenblaues Schottenkaro.
Für Volkswagen-PKW ab 1. Sept. 1956 bis August 1959
Best.-Nr. 58612 Garnitur DM 34^{50}
Für Volkswagen-PKW ab Sept. 1959
Best.-Nr. 58613 Garnitur DM 34^{50}

❻ Auto-Fußmattengarnitur. Ia Kokosqualität aus gezwirnten, festen Garnen. Beliebtes Punktmuster.

Volkswagen-Limousine ab August 1957
anthrazit-rot Best.-Nr. 90425 Sortiment DM 16^{75}
rot-weiß Best.-Nr. 90281 Sortiment DM 16^{90}

Volkswagen-Limousine ab Sept. 1959
anthrazit-rot Best.-Nr. 90426 Sortiment DM 17^{75}
rot-weiß Best.-Nr. 90282 Sortiment DM 17^{90}

❼ Falt - Garagen. Plastic - Garagen **aus Spezial PVC-Alu-Folie.** Wärme- und kältebeständig.
Für Zündapp-Janus, BMW 600
Bestell-Nummer 90372 DM 27^{50}
Für VW, DKW 3—6, AU 1000
Bestell-Nummer 90399 DM 39^{80}

Ohne Bild **Auto-Falt-Garage,** absolut verrottungsfestes, witterungsbeständiges Material, **Glasfasergewebe** mit Polyäthylen beschichtet.
Für Volkswagen
Bestell-Nummer 90398 DM 125.-

❽ Auto-Weißwand-Reifenblenden (ein Sortiment = 4 Stück). **Hochwertiges Plastic-Material.** Hochelastisch, witterungsbeständig. **Verleiht Ihrem Wagen letzten Chic sportlicher Eleganz!**
Volkswagen-PKW (15 Zoll)
Best.-Nr. 90382 Sortiment DM 10^{50}

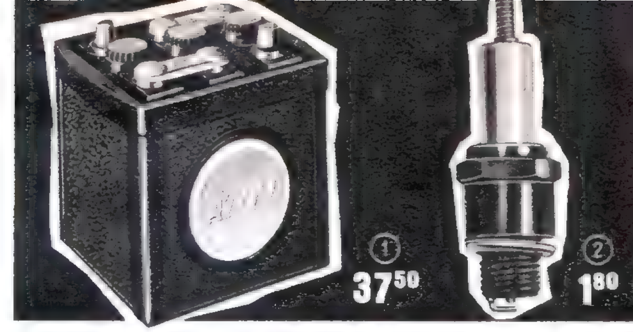
Voll weiterer Überraschungen ist der neue große Quelle-Hauptkatalog Frühjahr/Sommer 1960. Er bringt rund 5000 Qualitäts-Angebote — vom Taschentuch bis zum modernsten **58-cm-**Fernsehapparat (erstmalig in Deutschland). Fordern Sie den Katalog an. Sie erhalten ihn kostenlos.

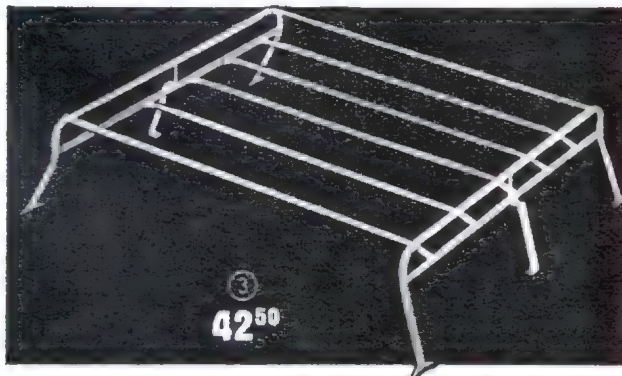
Für alle, die gern fotografieren, bringt der „Quelle-Fotofreund" ein großartiges, interessantes Angebot. Auch diesen Foto-Spezial-Katalog erhalten Sie gratis.

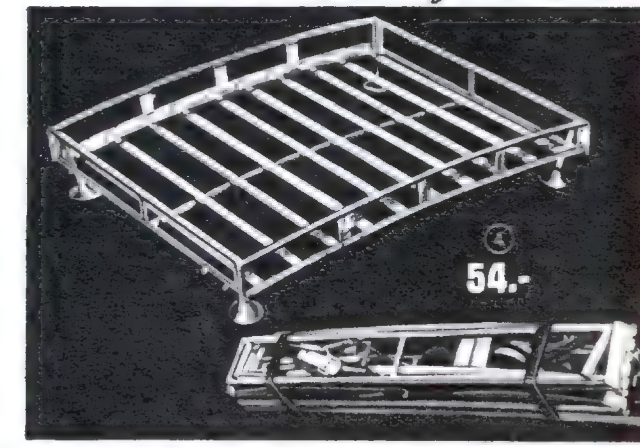
Wenn Sie von den angebotenen Auto-Zubehör-Artikeln etwas bestellen wollen, teilen Sie uns bitte Ihre Wünsche auf einer Postkarte unter Angabe obiger Bestell-Nummern mit. Sie kaufen ohne Risiko: bei Nichtgefallen erhalten Sie anstandslos Ihr Geld zurück.



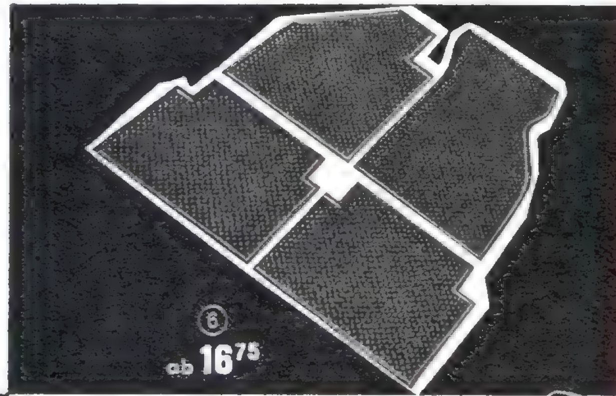
GROSSVERSANDHAUS
Abt. R 3 FÜRTH / BAYERN

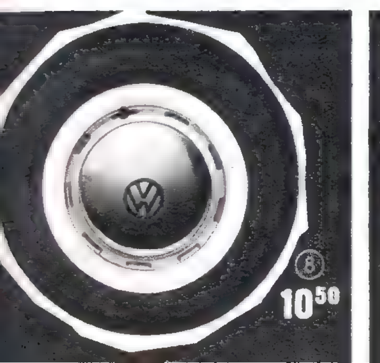














GUTSCHEIN

Senden Sie mir kostenlos und unverbindlich

○ den großen Quelle-Hauptkatalog Frühjahr/Sommer *
○ den 68seitigen Quelle-Foto-Spezial-Katalog *

Gewünschtes bitte ankreuzen

Name ....

Wohnort ....

Straße ....

*) mit den neuen, sehr vorteilhaften Quelle-Teilzahlungsbedingungen.

ADAC fordert nochmals:

Führt die Parkscheiben ein!

Der ADAC hat in einer Eingabe an das Bundesverkehrsministerium gefordert, anstelle der Parkuhren die sogenannten Parkscheiben einzuführen. Die ständig wachsende Zahl der Kraftfahrzeuge und die Parkraumnot machen es in zunehmendem Maße notwendig, auf bestimmten Straßen die Parkdauer zeitlich zu beschränken, um möglichst vielen Kraftfahrern das kurzfristige Parken zu ermöglichen. So kommt es, daß die Zahl der Parkuhren ständig zunimmt und das Parken auf öffentlichen Straßen mehr und mehr gebührenpflichtig wird, obwohl die Straße über den Gemeingebrauch hinaus nicht in Anspruch genommen wird.

Nun gibt es ein einfaches Mittel, das auf der einen Seite die Parkuhr und damit auch den Parkgroschen überflüssig macht und auf der anderen Seite doch eine wirksame Kontrolle über die Einhaltung der Parkzeit gewährleistet: Die Parkscheibe. Wie sie etwa aussieht, zeigt unser Bild. Die Arbeitsweise ist einfach und kostet nichts. Die Parkscheibe wird an der Windschutzscheibe angebracht. Der Kraftfahrer stellt selbst die Zeit des Verlassens seines Fahrzeuges ein, so daß der kontrollierende Polizeibeamte feststellen kann, ob die zulässige Parkzeit überschritten wird. Die Parkscheibe hat sich im Ausland bereits bewährt.

Man sollte meinen, daß das Bundesverkehrsministerium der Anregung des ADAC auf Einführung der Parkscheiben wenigstens zunächst probeweise zustimmt, zumal der ADAC bereit wäre, die Parkscheiben kostenlos auszugeben. Mitnichten!

In der 102. Sitzung des Deutschen Bundestages hat sich der Herr Bundesverkehrsminister gegen die Parkscheiben ausgesprochen. Die von ihm angeführten fünf Argumente sind verblüffend und enttäuschend zugleich.



Das ist eine Parkscheibe, wie sie sich in der Schweiz bestens bewährt hat.

Der Herr Minister meint:

1. Durch Parkuhren könne das Parken nur auf bestimmten Straßen eingeschränkt werden, während bei der Verwendung von Parkscheiben ganze Parkzonen errichtet werden müßten.

Wir meinen: *Die Parkscheibe kann gleichermaßen wie die Parkuhr verwendet werden, auch wenn das Parken nur auf bestimmten Straßen beschränkt ist. Man braucht lediglich folgenden Absatz 4 in § 16 StVO einzufügen, und der Weg für die Parkscheibe wäre frei:*

„An Stellen, an denen das Parken durch amtliche Verkehrszeichen zeitlich begrenzt ist, ist das Parken nur in der durch das Verkehrszeichen bestimmten Zeit und nur unter der Bedingung gestattet, daß der betreffende Fahrzeugführer seine Ankunftszeit auf einer Parkscheibe sichtbar und deutlich anzeigt."

2. Bei der Parkscheibe müsse zweimal kontrolliert werden. Die erste Kontrolle müsse feststellen, ob die richtige Anfangszeit auf der Scheibe eingestellt, die zweite, ob die zulässige Parkdauer nicht überschritten sei.

Wir meinen: *Der Polizeibeamte kann beide Feststellungen auf einem Kontrollgang treffen. Im übrigen muß der Beamte auch bei der Parkuhr den Beginn des Parkens vormerken, wenn er das unzulässige Dauerparken durch wiederholtes Einwerfen von Parkgroschen unterbinden will.*

3. Parkuhren könnten jeweils auf die zweckmäßige Parkdauer eingestellt werden.

Wir meinen: *Die Parkscheibe vermag das gleichermaßen, wenn sie entsprechend ausgestaltet wird.*

4. An Parkuhren könne ein ausreichend bemessener Parkplatz gut gekennzeichnet werden.

Wir meinen: *Die Abgrenzung von Parkfeldern ist auch ohne Parkuhren möglich, wenn man nicht überhaupt darauf verzichten will.*

5. Aus den Parkuhren fließen Einnahmen. So weiß der Minister zu berichten, daß Hamburg im Jahre 1958 650000 DM und im Jahre 1959 sogar 882000 DM eingenommen hat.

Dieses Argument ist allerdings schlagend, denn aus den Parkscheiben fließen wirklich keine Einnahmen. Wenn aber das Bundesverkehrsministerium die Einführung der Parkscheiben deswegen ablehnt, weil sie keine Einnahmen bringen, dann braucht man sich nicht zu wundern, wenn künftig die Kraftfahrer die Parkuhren gerade wegen des Parkgroschens ablehnen. Es ist auch nicht so, wie der Herr Minister meint, daß der Parkgroschen den einzelnen nicht belastet. Aus keiner Belastung kann nicht in einer einzigen Stadt fast eine Million Mark allein in einem Jahr aufgebracht werden.

Der ADAC hält daher an seiner Forderung nach Einführung der im Ausland bereits bewährten Parkscheiben fest. Die vom Bundesverkehrsministerium angeführten Gegenargumente sind nicht stichhaltig und vermögen nicht zu überzeugen. Sie erwecken im Gegenteil den Anschein, als ob man an den Parkuhren nur wegen der damit verbundenen Einnahmen festhalten will. Damit würde aber die Parkscheibe geradezu zum Prüfstein dafür, ob man mit der Anordnung beschränkter Parkzeiten eine zweckmäßige Verkehrsregelung treffen oder ergiebige Einnahmequellen erschließen will.

PERSONALIEN

Hans-Arnold König 70 Jahre

Am 16. April feiert der Kfz-Ingenieur und bekannte Fachjournalist Hans-Arnold König (Dinkelsbühl, Josef-Greiner-Straße 23) seinen 70. Geburtstag. Der Jubilar ist einer der wenigen Fachjournalisten, der bis ins hohe Alter hinein noch beruflich tätig ist, und zwar mit besten Erfolgen als LKW-Tester und Schriftleiter des Werkstatt-Teiles der „Motor-Rundschau". Er ist einer aus der alten Schule des Journalismus, der, gestützt auf eine solide Grundausbildung, sich auf dem weiten Gebiet der Kraftfahrt auskennt wie kein zweiter. Seine Artikel, seine Urteile, seine Vorschläge in vielen Sparten der Kraftfahrt haben Hans-Arnold König auch über die Heimat hinaus einen geachteten Ruf eingebracht. Wir wünschen, daß der Jubilar seine Vitalität und geistige Schaffenskraft weiter beibehält, um noch viele Jahre hindurch erfolgreich im Dienst der Kraftfahrt zu wirken.

Willy Walb 70 Jahre

Am 12. März wurde Willy Walb 70 Jahre alt. Zur Generation von Otto Merz, Karl Kappler, Christian Werner, Ernst Günther Burggaller und Paul von Guillaume gehörend, feierte Walb diesen Geburtstag in aller Frische. Im Volksmund geht immer die Sage um, die Rennfahrer blieben auf der Piste. Aber das hohe Alter, das die meisten von ihnen erreichen, straft diese Behauptung doch Lügen! Sogar aus unserer Pionier-Generation leben noch zwei Rennfahrer, die überhaupt die ersten Rennen für uns fuhren.

Walb ist heute der Senior seiner Rennfahrer-Generation. Er trat am 5. Oktober 1914 als Ingenieur bei Benz & Cie in Mannheim ein. Während des Krieges arbeitete er im Flugmotorenbau. Danach kam Walb als Nachfolger von Fritz Erle in die Versuchsabteilung als Versuchs- und Rennleiter. Hier beteiligte er sich am Bau des Benz-Tropfenwagens, mit dem er auch die ersten Versuche fuhr. Nach dem Zusammenschluß von Benz und Mercedes zur Daimler-Benz AG 1926 startete Walb noch immer, bis zum Jahre 1929. Er zeichnete sich aus bei den Großen Preisen von Deutschland und Spanien, dem Freiburger Bergrekord, auf der Solitude und weiteren Bergrennen und Zuverlässigkeitsfahrten.

Eine markante Einzelheit aus Walbs Rennfahrerleben ist der „Große Preis von Deutschland 1928", der in tropischer Hitze über achtzehn Runden des vollen Nürburgrings stattfand. Walb kam dabei schon in der zweiten Runde hinter dem Karussell von der Bahn, lief aber zu den Boxen zurück und kam gerade recht, Christian Werner abzulösen, der sich den Arm ausgekugelt hatte. Walb fuhr dann den Mercedes-Benz SS von Werner zu einem dreifachen Sieg der Marke nach Hause.

1933 kam Walb als Leiter der Rennabteilung zur neu zusammengeschlossenen Auto Union. Im Oktober drehte er bereits mit dem ersten Rennwagen einige Runden um die Zwickauer Werkshallen, am 13. November fuhr wieder Walb selbst die ersten offiziellen Versuche auf der Südschleife des Nürburgrings, denen Hans Stuck noch als Zuschauer beiwohnte. Als erster Rennleiter hielt Walb eine Nachwuchsfahrerprüfung ab. Im Herbst 1934 ließ er nämlich Pietsch, Soenius, Simons, Trägner und vom DKW-Motorradrennstall Ley, Kirchberg und Rosemeyer auf dem Nürburgring fahren. Walb beobachtete die Fahrer an vielen Punkten des Rings und erkannte bald als versprechendste Talente unter ihnen Pietsch und Rosemeyer. In der folgenden Saison erfüllten sich Walbs Prognosen, denn in dem für die Auto Union schweren Sommer brachte gerade Rosemeyer immer den letzten Wagen ans Ziel, in Brünn sogar als Sieger.

Später kam Dr. Feuereissen vom ADAC als Rennleiter zur Auto Union und Walb als ihr Behördenvertreter nach Berlin. Heute lebt der Jubilar in Stuttgart-Bad Cannstatt. G. S.

*

Generalleutnant a. D. Wolfgang Thomale, der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, konnte am 25. Februar seinen 60. Geburtstag feiern.

*

C. T. Hoepner, der bekannte und nicht nur von allen Berufskollegen hochgeschätzte und beliebte Pressechef der Bayerischen Motoren-Werke, feierte am 21. Februar seinen 50. Geburtstag.

*

Curt Mittelbach, ehemaliger Inhaber der Kartographischen Anstalt Mittelbach, der seinerzeit ein Autostraßenwerk in 56 Blättern für den ADAC geschaffen hat, feiert am 28. April in seinem jetzigen Wohnsitz Nizza den 80. Geburtstag.

*

Heinz Bödecker, Vertragshändler der Borgwardgruppe für die Lüneburger Heide, beging am 27. Februar seinen 70. Geburtstag.

*

Am 1. März beging Diplomvolkswirt Wolfgang Oehme, der Leiter der Presse- und Informationsabteilung der Esso AG, sein 10jähriges Jubiläum in der Public-Relations-Abteilung dieser Ölgesellschaft.

*

Hermann Lanz, der Gründer und Seniorchef der Schlepperfabrik Lanz in Aulendorf, wurde am 17. Februar 70 Jahre alt.

Abschied von Herbert Bahr

Unter großer Anteilnahme seiner vielen Freunde, Kollegen, der zahlreich erschienenen Vertreter von Verbänden und Industrie wurde der im 59. Lebensjahr einer heimtückischen Krankheit erlegene Leiter der Presseabteilung des Verbandes der Automobilindustrie, Herbert Bahr, in Frankfurt am Main zur letzten Ruhe geleitet. Für den ADAC legte der Vizepräsident des Clubs, Hans Bretz, einen Kranz am Grabe nieder.

Geboren am 23. 6. 1901 in Berlin-Schöneberg, kam Herbert Bahr nach sechssemestrigem Studium 1921 als Referent der handelspolitischen Abteilung und Mitglied der Geschäftsführung zum Reichsverband der Deutschen Industrie. Referent für Statistik im Reichsverband der Automobilindustrie, Verein deutscher Tuch- und Wollfabriken, Allianz-Versicherungs-AG und schließlich während des Krieges Wehrmachtsdienst kennzeichneten den Lebensweg des Verstorbenen. Herbert Bahr, der schon bald nach dem Kriege die Pressestelle des Verbandes der Automobilindustrie übernahm, wurde zum Verbindungsmann des Verbandes und vertrat die Pressebelange der angeschlossenen Firmen der Kraftfahrzeugindustrie mit bescheidener Anständigkeit, unbestechlicher Sauberkeit und sehr viel kollegialem Feingefühl.

Durch die ihm eigene, aufgeschlossene, kameradschaftliche Art und seine allzeit zutagetretende kollegiale Hilfsbereitschaft verband ihn insbesondere mit der großen Schar der Vertreter von Presse und Funk ein einzigartiges Vertrauensverhältnis. Das, was auch seine Vorgesetzten und Mitarbeiter an Herbert Bahr so besonders schätzten, waren seine unermüdliche, bis zum letzten Atemzug reichende Pflichttreue und seine bei aller Bescheidenheit vorbildliche Korrektheit. So waren es auch immer wieder die gleichen Gedanken, die bei der Beisetzung zum Ausdruck kamen.

Alle, die Herbert Bahr kannten, schulden ihm großen Dank, und es ist ein schmerzlicher Abschied von Herbert Bahr, dessen Heimgang ein so unersetzlicher Verlust ist.

*

Im Alter von 82 Jahren starb der kaufmännische Seniorchef des Webasto-Werkes, Stockdorf bei München, Herr Otto Baier. An der Entwicklung des Werkes zur führenden Spezialfirma für Kfz-Heizungen und Schiebedächer hatte der Verstorbene den größten Anteil.

Südtiroler Autoquiz

Die seit Jahren von den ADAC-Gauen durchgeführten Heimatwettbewerbe haben bei den motorisierten Touristen immer größeren Anklang gefunden. Für manchen Teilnehmer war es ganz interessant, an diesem Wettbewerb mitzumachen, lernt er doch dabei seine nähere Heimat kennen. Zudem sind die Fahrtziele so gelegt, daß man diese Suchfahrten an einem Sonntag oder an einem Wochenende leicht bewältigen kann.

Nun hat auch der Automobil-Club von Bozen zusammen mit der Kurverwaltung und mit Unterstützung des ADAC einen kraftfahrtouristischen Wettbewerb in Form einer Quizfahrt ausgeschrieben, die für viele Urlauber einen zusätzlichen Anreiz bringen dürfte. Die Beteiligung ist an keinen festen Termin gebunden, sondern kann zwischen dem 1. Mai und 2. Oktober abgewickelt werden. Dabei müssen zwölf Fahrtziele aufgesucht werden, die aber so gelegt sind, daß man während der Urlaubsfahrt keine großen Umwege bewältigen muß. Natürlich erfordert die Teilnahme an diesem Autoquiz einen kurzen Zwischenaufenthalt in Südtirol, aber wer hier mitmacht, der wird diesen Aufenthalt gerne in Kauf nehmen, zumal ja gerade Südtirol viel Schönes — auch abseits der großen Fremdenverkehrsschlange — zu bieten hat.

Einige wesentliche Punkte des Autoquiz: Teilnehmen können Personenwagen bis zu acht Plätzen. Die Meldegebühr beträgt 1500 Lire (etwa 10 DM), nach Eingang der Nennung bekommt jeder Teilnehmer ein Autoquiz-Teilnehmerheft mit der Kontrollkarte, drei Kennzeichen, die am Wagen anzubringen sind, ein numeriertes Los zur Beteiligung an der Lotterie sowie Informationsmaterial über Bozen und Umgebung. Die abgebildeten zwölf Ziele sind aufzusuchen, wobei die Reihenfolge für die Anfahrt der einzelnen Orte und Bauwerke dem Teilnehmer freigestellt ist. Die Kontrollstellen sind täglich von 9 bis 19 Uhr geöffnet. Für jede richtig gefundene Bildstelle gibt es fünf, für jede richtig beantwortete Frage einen Punkt. Insgesamt stehen 50 Preise zur Verfügung. Der 1. Preis sind Goldmünzen im Wert von 500000 Lire, 2. Preis Goldmünzen im Wert von 200000 Lire, 3. Preis Goldmünzen im Wert von 100000 Lire, ferner Preise in Goldmünzen für 10000 und 5000 Lire. Außerdem wird eine Lotterie unter allen Quizteilnehmern, die mindestens 30 Punkte erreicht haben, veranstaltet, die auch hundert Preise im Wert von 1390000 Lire aufzuweisen hat. Die Namen der Preisträger werden in der ADAC-Motorwelt veröffentlicht.

SPORT IN ALLER WELT

Zweite Tour d'Europe des Gaues Niedersachsen

Auf den 7. bis 20. August legte der ADAC-Gau Niedersachsen Hannover seine „II. Tour d'Europe". Er setzt damit den Gedanken einer europäischen Rallye fort. Diese Idee des rührigen Niedersachsen-Sportleiters Joachim Tietsch geht übrigens auf das Jahr 1954 zurück, in dem er selbst die ersten Versuche zur längsten europäischen Rallye fuhr. 1956 führte er sie dann mit starker Unterstützung der Continental-Gummiwerke durch. Seitdem pflegte der Gau Niedersachsen den Gedanken solcher Langstreckenfahrten, wenn auch nicht über diese Riesendistanz wie 1956. In den beiden vergangenen Jahren veranstaltete Joachim Tietsch die „Internationale Rallye Niedersachsen" und führte sie jedesmal durch das motorsportlich noch nicht so erschlossene Südosteuropa. 1958 gab es übrigens die interessante karussellartige Wahl des Startortes, im Vorjahr die Fahrt bis Istanbul und zurück.

Als vor vier Wochen die Vorausschreibung für die kommende „Tour d'Europe" erschien, stieg die Zahl der Interessenten fast schon auf das festgesetzte Maximum von sechzig Startern. Die Teilnehmer stammen aus Schweden, Dänemark, Italien, Spanien, Österreich, Frankreich und der Schweiz. Die Fahrt geht diesmal über siebentausend Kilometer. Nach einer Anfahrt bis Nürnberg beginnt dort die Langstreckenfahrt selbst. Sie führt über Wien, Sofia, Istanbul, Damaskus weiter bis Beirut, von dort zurück bis zum Ziel Travemünde. Schon jetzt befürchtet der Gau Niedersachsen, bei weitem nicht alle Nennungen annehmen zu können.

Hier eine Übersicht über die bisherigen Langstreckenfahrten des ADAC-Gaues Niedersachsen:

1956 (1.–13. 6.): I. Tour d'Europe (13413 km). Sieger: Erwin v. Regius/Joachim Springer, Köln/Tutzing, Ford M 15. 40 gestartet, 11 am Ziel.

1958 (10.–14. 9.): I. Intern. Rallye Niedersachsen (3247 km). Sieger: Max Rieß/Hans Wencher, Nürnberg/München, Alfa-Romeo Giulietta TI. Damenpreis: Frau Christel Meinecke/Micaela Isenbügel, Hannover/Hamburg, DKW. 37 gestartet, 28 am Ziel.

1959 (8.–15. 8.): II. Intern. Rallye Niedersachsen (5565 km), Hannover–München–Triest–Istanbul, zurück über Sofia–Belgrad –Klagenfurt. Sieger: Robert Nellemann/Mogens Skarring, DK, Ford Zephyr. Damenpreis: Mmes. Louisette Texier/Lise Renaud, Paris, Renault Dauphine. 60 gestartet, 33 am Ziel.

Sportfahrer-Lehrgang auf dem Nürburgring

Vom 27. bis 30. April findet auf dem Nürburgring wieder ein Sportfahrer-Lehrgang statt. Als Instruktoren stehen namhafte Fahrer wie Edgar Barth, Richard v. Frankenberg, Hans Hugo Hartmann, Eberhard Mahle, Heinz Meier, Helmut Polensky, Hans Stuck, Graf Trips u. a. m. zur Verfügung. Die Teilnehmergebühr beträgt wieder 275 DM einschließlich Verpflegung, Unterbringung, Benzin und weiterer Leistungen. Die Ausschreibung mit den Teilnahmebedingungen ist in der ADAC-Hauptsportabteilung in München sowie in allen ADAC-Gaugeschäftsstellen erhältlich.

Zum 7. Male: „Meraner Frühling"

Die Internationale Autosternfahrt nach Meran wird in der Zeit vom 29. April bis 1. Mai bereits zum siebten Male durchgeführt. Diese Fahrt in den Meraner Frühling hat innerhalb weniger Jahre an Bedeutung gewonnen und zählt heute zu den wohl beliebtesten touristischen Sternfahrten in Europa. Die teilnehmenden Fahrzeuge werden in zwei Gruppen – für Weitfahrt und Ortsclubs – gewertet. Besonders unter den deutschen Kraftfahrern erfreut sich diese Fahrt in den „Meraner Frühling" großer Beliebtheit. Von vielen ADAC-Ortsclubs wird sie als Art Gesellschaftsfahrt durchgeführt, so daß in den letzten Jahren meist die Ortsclubs des ADAC das Rennen um die ersten Plätze, für die wertvolle Preise zur Verfügung stehen, unter sich ausmachten. Ausschreibungen für diese Fahrt gibt es bei der Sportabteilung des ADAC in München sowie bei allen Gaugeschäftsstellen.

*

Der sechsfache Motorradweltmeister Geoffrey Duke beabsichtigt, auf Rennwagen umzusteigen. Schon 1952 fuhr er gelegentlich für Aston Martin, diesmal soll es ein Porsche sein.

*

Auf behördlichen Eingriff mußte die Rallye Sestriere des AC von Turin, der zweite Lauf zur Europameisterschaft, elf Stunden vor ihrem Start abgesagt werden. 70 Wagen mußten Richtung Heimat umkehren, nachdem sie entschädigt worden waren.

*

Moto-Cross-Weltmeister 1956 Les Archer ließ sich für die Saison eine neue Halbliter-Norton bauen.

SPORT IN KÜRZE

Der Stanguellini-Junior-Rennwagen 1960 enthält Verbesserungen in allen Punkten.

*

Die Viertelliter-Benelli für die Motorradweltmeisterschaft wiegt 108 kg.

*

Das Zwölf-Stunden-Rennen von Monza für Wagen bis 700 ccm geht über die Gesamtpiste von zehn Kilometern, d. h. einschl. der Hochgeschwindigkeitspiste.

*

Beim Nennungsschluß für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gab es 56 Einschreibungen. Fabrikteams senden Ferrari und Porsche. Die meisten Gran-Turismo-Wagen stellen Chevrolet und Ferrari. Auch der neue Jaguar „E" wird mit zwei Mustern erwartet.

*

Die argentinische „Temporada", bestehend aus drei Rennen, kostete zwanzig Millionen Pesos und brachte nur acht wieder herein. Das Defizit trägt der Staat anläßlich des 150. Jubiläums von Argentiniens Unabhängigkeit.

*

Für die Formel 1 ab 1961 werden Wagen von Cooper, Lotus, BRM, Ferrari und Porsche so gut wie sicher erwartet.

*

Texas-Ölmillionär Hap Sharp gewann zwei Formel-Junior-Rennen in Palm Springs, Cal., mit einem Elva-Auto Union.

*

Der frühere aktive Gespannrennfahrer aus Paris, Jean Murit, wurde wieder zum Präsidenten des dortigen BMW-Clubs gewählt.

*

Bei der Geschwindigkeitswoche in Cuba gewann in Havanna der Amerikaner Jim Jeffords auf einer Chevrolet Corvette das GT-Rennen. Im Hauptrennen siegte Stirling Moss mit dem neuen Maserati 2800 überlegen vor Pedro Redriguez/Mexiko und den Porsche-Fahrern Gregory und v. Hanstein.

*

Bereits zum sechsten Male führt der Friesische Motorklub Leeuwarden/Holland am Pfingstsonntag (5. Juni) die bekannte Elf-Städte-Fahrt durch, der tags zuvor eine Sternfahrt nach Leeuwarden vorausgeht. Diese Veranstaltung ist für alle Kraftfahrer offen.

*

Jack Brett, der englische Motorradrennfahrer, ist von seinem Sturz 1958 auf dem Nürburgring beim Großen Preis von Deutschland genesen und will auf Maschinen des Belfaster Promotors Terry Hill starten. Darunter soll sich auch eine neue Viertelliter-Bianchi befinden.

Deutsche Motorsport-Termine 1960

Stand vom 4. 3. 1960

(Vorbehaltlich der Genehmigung durch OMK und ONS – Ohne Gewähr)

o=offen, g=geschlossen, R=Motorräder, W=Kraftwagen, L=Lizenzfahrer, res.=reserviert, i=international, Ro=Roller, A=Ausweisfahrer, N=Nachwuchsfahrer, TM=Deutsche Automobil-Meisterschaft für Tourenwagen, GTM=Deutsche Automobil-Meisterschaft für GT-Wagen, Ra M=Deutsche Rallye-Meisterschaft, ReM=Deutsche Automobil-Meisterschaft für Rundstreckenrennen, BM=Deutsche Automobil-Bergmeisterschaft, FJM=Deutsche Automobil-Meisterschaft für Formel-Junior-Wagen, ATP=ONS-Pokal für Ausweisfahrer/Tourenwagen, AGTP=ONS-Pokal für Ausweisfahrer GT-Wagen.

Mai — **Rallies und Zuverlässigkeitsfahrten**

1. ADAC-Grenzland-Zuverl.-Fahrt, oR, MSC „Supero" (ADAC), Pirmasens, Ringstr. 78
1. Zuverl.-Fahrt Rheindahlen, oR, MSC Rheindahlen-Broich-Peel (DMV), M.-Gladbach-Rheindahlen
1. ADAC-Zuverl.-Fahrt Aischgrund, gR, MSC Aischgrund (ADAC), Dachsbach/Aisch, ü. Neustadt/Ufr.
1. Trial Lauffen, g, ADAC-Ortsclub Lauffen, Lauffen/N., Heilbronner Str. 75
1. Geländefahrt „Quer d. d. Gruben", gR, MSC Wissmar, (DMV), Wissmar/Krs. Wetzlar, Eckstr. 18
7./8. Zuverl.-Fahrt „Rund um Hannover", oRW, Hannoverscher MSC (ADAC), Hannover, Omptedastr. 2
7./8. Wertungsfahrt Nürburgring, oW ATP, Kölner AC (AvD), AvD-Geschäftsstelle Köln-Sürth
8. Nordbadische DMV-Wertungsfahrt, oW, AGTP, MSC Bruchsal (DMV), Bruchsal, Postfach
8. Süd-Westfälische Zuverl.-Fahrt (Meisterschaftslauf), oRM, MSC Freier Grund (DMV), Neunkirchen, Krs. Siegen, Löhrstr. 12.
8. Ost-Alb-Geländefahrt, oR, MSC Gerstetten (ADAC), Gerstetten/Wttbg., Karlstr. 12
8. Trial Aachen (Meisterschaftsvorlauf), oR, MSC Aachen (DMV), Aachen, Wilhelmstr. 42
8. Schwere Rader Geländeprüfung, gR, MSC Rade (DMV), Rade Nr. 12/Krs. Harburg
14./15. Künzelsauer Zuverl.-Fahrt, oW AGTP, AMC Künzelsau (ADAC) Niedernhall, Bachwiesenstr.
14. Künzelsauer Prüfungsfahrt f. nicht homol. Fahrzeuge, res. W, AMC Künzelsau (ADAC), Niedernhall, Bachwiesenstr.
15. Leine-Deisterfahrt, oW, ATP, AC Elze/Hannover (ADAC), Elze/Hannover, Postfach 14, Löwentorstr. 16
14./15. Mitternachtsfahrt Alt-Heidelberg, oW TM, Heidelberger AC 07 (ADAC), Heidelberg, Hauptstr. 92 (Dr. Wellbrock).
14./15. „Rund um den Kohlenpott", oW GTM, AYC Rheinland (AvD), Essen, Riprecht
14. Schwere Schwäb. Geländefahrt (Meisterschaftslauf), oRM, ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-O, Nekarstr. 55a
15. Zuverl.-Fahrt Nordhalben, oR, MSC Nordhalben (ADAC), Nordhalben Hs. Nr. 342 a
15. Trial Lüneburg (Meisterschafts-Vorlauf), o, TPV, ADAC-Ortsclub Lüneburg, Am Sande 14/15
15. Geländefahrt „Am Heringer Schwimmbad", gR, MC Werratal (ADAC), Heringen/Werra, Joachimstr. 162
15. Trial Merklingen, g, MSC „Weil der Stadt" (ADAC), Weil der Stadt/Wttbg., Stuttgarter Str. 38
15. Geländefahrt Hachborn, gR, MSC Ebsdorfer Grund (DMV), Rauischholzhausen, Krs. Marburg/Lahn
15. Geländefahrt Ketsch, gR, MSC Ketsch (DMV) im Bad. MSC, Ketsch/Rhein ü. Schwetzingen, Werderstr. 24
22. Fränkische Zuverl.-Fahrt, oW ATP, 1. Nürnberger AC (ADAC), Nürnberg, Wiesenstr. 119
22. Jubiläums-Fahrt d. Polizei Hamburg, oRo RW, MSA Polizei Hamburg (ADAC), Hamburg-Altona, Alsenstr. 5/I
21. Trial „Bayerns Berge" (Meisterschafts-Vorlauf), oR, AC München (ADAC), München, Karlstr. 54a
22. Sportliche Prüfungsfahrt Solitude, oRo R, ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-O., Neckarstr. 55a
22. Taunus-Zuverl.-Fahrt oR, MSC „Rund um die Klippen" (DMV), Eschbach ü. Usingen/Ts., Kirchstr. 146
26. Goldener Bär von Berlin, oW GTM Berliner AC (AvD), Berlin-Dahlem, Podbielskiallee 25–27
28./29. Porsche-Turnier Wiesbaden, res W, Porsche-Club Hessen (AvD), Wiesbaden, Wilhelm-Hauff-Str. 10
29. ADAC-Wittekind-Fahrt Bremen, o Ro RW, ADAC Gau Weser/Ems, Bremen, Blumenthalstr. 9
29. ADAC-Zuverl.-Fahrt „Rund um Ratingen", o Ro R, MSC Dinneklemmer (ADAC), Ratingen, Postfach 25
29. Trial Kesselsberg (Meisterschafts-Vorlauf), g, AMC Kreis Rotenburg/Fulda (ADAC), Rotenburg/Fulda, Steinweg 13.
29. Trial Havelberge (Meisterschafts-Vorlauf), g, ADAC-Gau Berlin, Berlin-Zehlendorf-West, Lindenthaler Allee 20
29. Trial Rehau, o, AC Rehau (ADAC), Rehau/Ofr., Doktor-Breitscheid-Str. 1
29. Trial Wilhelmshaven, o, MSC Wilhelmshaven (DMV), Wilhelmshaven, Kirchreihe 68
27./29. Int. Österreichische Alpenfahrt, i RW ERM Ra M, ÖAMTC Wien I, Schubertring 7
28./29. Mille Miglia (Zuverl.-Fahrt), i W RaM, AC di Brescia, Piazza Vittoria, Brescia/Italien

Bahnrennen und Moto Cross

1. Moto Cross Hügelheim, g, MSC Hügelheim (ADAC), Hügelheim üb. Müllheim/Ba.
1. Intern. ADAC-Sandbahnrennen Straubing, iR, MSC Straubing (ADAC), Straubing/Ndb., Landshuter Str. 1
1. Intern. ADAC-Aschenbahnrennen, Bremen, iR, MSC Hansa (ADAC) Bremen, Arsterdamm, Hansastadion
1. Moto Cross Kamp-Lintfort, o, MC Kamp-Lintfort (ADAC), Kamp-Lintfort, Krusestr. 24
8. Intern. Speedway Oldenburg, i, MSC Oldenburg (ADAC), Oldenburg i. Oldbg., Lehmkuhlenstr. 44
8. Sandbahnrennen Pfaffenhofen, oAL serm., MSC Pfaffenhofen (ADAC), Pfaffenhofen/Ilm, Gasthaus Müllerbräu
8. Sandbahnrennen Hechthausen, oAL, MSC Land Hadeln (DMV), Cadenberge, Bahnhofstr. 2
8. Grasbahnrennen Hassloch, iR, MC Hassloch (ADAC), Hassloch/Pfalz, Lachnerweg 19
8. Grasbahnrennen Bräunlingen, oAR, MSC Bräunlingen (DMV), Bräunlingen üb. Donaueschingen, Obere Gerbestr. 9
8. Moto Cross Beuern, oM, MSC Beuern (DMV), Beuern/Hessen, Untergasse 76

8. Moto Cross Roden, o, MSC Saarlouis-Roden (ADAC), Saarlouis-Roden/Saar, Loriestr. 116
8. Moto Cross Steinlach, o, MSC Steinlach (ADAC), Mössingen/Belsen, Herrn Sportleiter Textor
15. Grasbahnrennen Elmshorn, o RAL, MSC Elmshorn (ADAC), Elmshorn/Kiel, Gärtnerstr. 20
15. Grasbahnrennen „Um das Grüne Band der Porta", o, MSC Porta Westfalica (ADAC), Minden/Westf., Rodenbeckerstr. 73
15. Moto Cross Altenkirchen (Meisterschafts-Lauf), oM, MSC Altenkirchen (ADAC), Altenkirchen/Westerwald, Postfach 121
15. Moto Cross Wagenfeld, o, MSC Wagenfeld (ADAC), Wagenfeld Bez. Bremen, Herrn Dr. med. C. Gratz
15. Moto Cross Ansbach, o, MSC Ansbach (ADAC), Ansbach, Martin-Luther-Straße 8
22. Intern. Speedway Abensberg, i, MSC Abensberg 1928 (ADAC), Abensberg/Ndb., Münchner Str. 11
22. Intern. Speedway Scheessel, iR, MSC Eichenring (DMV) Scheessel, Bez. Bremen
22. Sandbahnrennen Kaiserslautern, AL, MTC Kaiserslautern (DMV), Kaiserslautern, Postfach 241
22. Moto Cross Münster, o, MC Münster (ADAC), Münster/Westf., Kuhstr. 13
22. Moto Cross Konstanz, o, MSC Konstanz (DMV), Konstanz/Bds., Hussenstr. 9
26. (Himmelfahrt) Intern. ADAC-Grasbahnrennen Lüdinghausen, iR, AMSC Stevertal (ADAC), Lüdinghausen, Stadtfeld 15
26. Grasbahnrennen Süderbrarup, gRN, MFC Angeln (ADAC), Süderbrarup (Angeln), Bahnhofstr. 26
26. Sandbahnrennen Herxheim, o RAL, MV Herxheim (ADAC), Herxheim bei Landau/Pfalz, Obere Hauptstr. 5
26. Intern. Moto Cross Brühl, i, Brühler Club für Motorsport (ADAC), Brühl/Rheinland, Kölnstr. 40
26. Moto Cross Ludweiler, o, AMC Ludweiler-Warndt, (ADAC), Ludweiler-Warndt/Saar, Karlsbrunnerstr. 39
29. Intern. Speedway Oberhausen, i, MSC Oberhausen (DMV), Mülheim/Ruhr-Styren, Oberhausener Str. 81
29. Grasbahnrennen Diedenbergen, o A serm, MSC Diedenbergen (DMV), Diedenbergen ü. Hofheim/Ts., Hintergasse 2
29. Moto Cross Diessen, o, MSC Diessen/Ammersee (ADAC), Diessen/Ammersee, Johannisstr. 4

Rundstrecken- und Bergrennen

1. Flugplatzrennen Trier, o W FJM ReM, Eifel Motor Sports Club, Bitburg/Eifel, Postfach 206
8. Intern. Pferdsfeld-Rennen, iW FJM ReM, Hesse Motor Sports Club, Wiesbaden, Postfach 606
14. ADAC-Wallbergrennen, oW FJM BM, ADAC-Gau Südbayern, München 2, Sendlinger-Tor-Platz 9

Straßenrennen

8. Intern. Preis des Saarlandes, iRM, MSC St. Wendel (ADAC), St. Wendel/Saar, Brühlstr. 24
15. ATS Tourenwagenrennen, iW 850 ccm, ATS (ADAC), Saarbrücken, Heinestraße 10
22. Intern. ADAC-1000-km-Rennen Nürburgring (Sportwagen-Weltmeisterschaft), iS GT WM ReM, ADAC-Gesamtclub, München 22, Königinstr. 11a
29. Intern. DMV Rheinpokal-Rennen (und Moto Cup), i RM (Ausweisfahrer), iW (FJ), Badischer MSC (DMV), Hockenheim/Baden, Obere Hauptstr. 8

Motorbootveranstaltungen

1. ADAC Langstreckenregatta Köln, i, KAMC im ADAC, Köln, Aachener Str. 90
15. Intern. ADAC-Regatta „Großer Rheinpreis", i, ADAC-Gau Nordrhein, Köln-Bayenthal, Oberländer Ufer 144
29. Intern. ADAC-Regatta Traben-Trarbach (Europa-Meisterschaft), i, KAMC (ADAC), Köln, Aachener Str. 90

TOURISTISCHE NOTIZEN

Parkhaus neben Kölner Theater. An der Westseite des neuen Schauspielhauses in Köln, das bis zum Sommer 1961 fertiggestellt sein soll, wird ein Theaterparkhaus für 380 Autos entstehen.

„Vogelfluglinie" 1963 fertig. Die Bauarbeiten zur „Vogelfluglinie" von Großenbrode nach Rödbyhavn über die Insel Fehmarn, die kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien, werden bis zum Sommer 1963 abgeschlossen sein. Die bisherige Fährzeit zwischen Großenbrode und Gedser von knapp drei Stunden wird dann nur noch 75 Minuten betragen.

Lufthansa fliegt zur USA-Westküste. Die Deutsche Lufthansa eröffnet ab Mitte Mai eine neue Direktverbindung Frankfurt am Main–San Franzisko mit Zwischenlandungen in Paris und Montreal. Die neue Linie ist durch die Indienststellung der interkontinentalen B-707 der Lufthansa möglich.

Ein neues Fährschiff, das neben 750 Passagieren 100 Personenkraftwagen transportieren kann, übernimmt am 1. Mai den Fährbetrieb zwischen Grenaa (Jütland) und Varberg (nördlich Helsingborg).

Der 56. Deutsche Bädertag wird vom 9. bis 14. Oktober im heilklimatischen Kurort Garmisch-Partenkirchen abgehalten.

Betriebsruhe bei der Säntis-Bergbahn. Die auf den 2500 Meter hohen Säntis in der Ostschweiz führende Bergbahn hat den Betrieb wegen umfangreicher Modernisierungsarbeiten im Februar eingestellt. Die Bahn wird für den Sommerverkehr Mitte Mai wieder eröffnet.

„Musikalischer Frühling" in Salzburg. Beim diesjährigen „Musikalischen Frühling", vom 26. Mai bis 6. Juni in Salzburg, werden 20 Konzerte mit berühmten Chören und namhaften Künstlern in historischen Sälen der Stadt, wie im Schloß Mirabell, Schloß Leopoldskron, in der Festung Hohensalzburg und in der Salzburger Residenz veranstaltet.



Die Kunstausstellung in München. Im Haus der Kunst in München stehen für dieses Jahr fünf große und bedeutende Kunstausstellungen auf dem Programm. Vom 31. März bis 29. Mai werden Werke von Paul Gauguin gezeigt, vom 14. Juni bis 2. Oktober Werke von Maurice Utrillo und seiner Mutter Suzanne Valadone. In der Zeit vom 24. Juni bis 9. Oktober findet die Große Kunstausstellung 1960 statt, vom 18. Oktober bis 11. Dezember stellt der Deutsche Künstler-Bund aus, und den Abschluß bildet vom 4. November bis 11. Dezember die Ausstellung von Henry Moore.

In Lausanne wurde das Automobil-Zentrum-Hotel Jan eröffnet. Dieses Hotel ist besonders für Autotouristen empfehlenswert, weil jeder Besucher eine Kundenkarte erhält, die ihm zahlreiche Vergünstigungen in sämtlichen Unternehmen des Automobil-Zentrums Jan einräumt.

Rheindampfer ab 15. April. Der Personenschiffverkehr auf dem Rhein beginnt am 15. April. Der Frühjahrsfahrplan (15. April bis 25. Mai) weist neben Teilstreckenfahrten eine Schnellfahrt Köln–Bonn–Mainz und eine Normalfahrt Mainz–Köln auf.

Ski-Hochtouren-Wochen in der Schweiz. Vom 10. April bis 11. Juni veranstalten die Walliser Wintersportorte Zermatt und Saas Fee wieder Ski-Hochtouren-Wochen. Sie werden in den Tourengebieten der Monte Rosa, Langefluh und des Britanniagebietes durchgeführt. Auskünfte erteilen Skischule Zermatt und Bergführer Burgener in Saas Fee.

Der Fährbetrieb Travemünde–Kopenhagen–Helsingborg wird in diesem Jahr wöchentlich dreimal in jeder Richtung mit dem Motorschiff „Nordland" vom 9. Juni bis 11. September durchgeführt. Die „Nordland" kann 500 Passagiere und 30 PKW befördern.

Am Starnberger See hat die Stadt München einen großen Teil des Ufergeländes gekauft. Das Gebiet soll ganz den Erholungsuchenden zur Verfügung gestellt werden. U. a. wird man den bereits bestehenden Uferweg zwischen Feldafing und Possenhofen nordwärts bis Niederpöcking und südwärts bis Garatshausen bei Tutzing verlängern.

Sommerprogramm der Hochgebirgsschule Tyrol. Die einzige österreichische Schule für Alpinistik in Innsbruck (Landhaus) hat wieder ein ausführliches Lehrprogramm für diesen Sommer zusammengestellt. So werden u. a. Kurse im Bergsteigen in den Stubaier Alpen, Felsklettern in den Kalkkögeln und Kletterfahrten zu den „Drei Zinnen" abgehalten. Bergfahrten führen in die Stubaier Bergwelt, vom Eisacktal zur Marmolata, die Tourenwochen in das Gebiet des Großglockners und ins Ortlergebiet.

Schiffsverbindung Travemünde–Helsinki. Verbesserte Reisemöglichkeiten nach Finnland wurden in dieser Saison durch den Einsatz des größeren Passagierdampfers „Wellamo" zwischen Travemünde und Helsinki geschaffen. Das Schiff faßt 200 Passagiere sowie 40 Autos und fährt jeweils dienstags von Travemünde, sonnabends von Helsinki ab. Die Fahrpreise pro Person liegen einschließlich Verpflegung zwischen 117 und 182 DM, pro Auto 51 und 142 DM. Anmeldungen nimmt die ADAC-REISE und die Reedereivertretung A. v. Hoerschelmann, Lübeck, entgegen.

Umbau der Kaltenberghütte abgeschlossen. Der Um- und Erweiterungsbau der 2100 Meter hoch liegenden Kaltenberghütte im Arlberggebiet der Sektion Reutlingen des Deutschen Alpenvereins ist abgeschlossen. Die Öffnungszeiten der Kaltenberghütte sind im Winter je nach Schneelage bis Anfang Juni, im Sommer vom 1. Juli bis Ende September.

Echtes Motel in Eggenfelden. Außerhalb von Eggenfelden, am Waldrand gelegen, hat der Vorsitzende des ADAC-Ortsclubs ein Motel eröffnet, das sehr gut eingerichtet ist und in jeder Beziehung der Vorstellung eines Motels entspricht. Die Zimmer liegen ebenerdig, darunter befinden sich die Garagen. Jedes Zimmer ist mit Läufern belegt, hat schalldichte Türen, Doppelfenster, Zentralheizung und Dusche.

Lufttaxidienst München-Riem – Oberammergau. Bei Oberau, zwischen Garmisch-Partenkirchen und Oberammergau, wird ein Landeplatz für Lufttaxis eingerichtet. Die Deutsche Lufttaxigesellschaft will voraussichtlich schon im Frühjahr den Zubringerdienst München-Riem nach Oberau aufnehmen, dem wegen der diesjährigen Oberammergauer Passionsspiele erhöhte Bedeutung zukommt.

Größte Bühne der Welt in Salzburg. Das neue Salzburger Festspielhaus erhält die größte Bühne der Welt, sie ist 30 m breit und 14 m hoch. Das neue Festspielhaus der Mozartstadt wird am 26. Juli bei der feierlichen Eröffnung der 40. Salzburger Festspiele seiner Bestimmung übergeben.

Gartenschau in Saarbrücken. Vom April bis Oktober findet in Saarbrücken die deutsch-französische Gartenschau statt. Aus diesem Anlaß führt der Automobil- und Touring-Club Saar im ADAC eine Zielfahrt durch, an der jeder Kraftfahrer teilnehmen kann. Die Teilnehmergebühr beträgt 10,– DM.

INTERESSIERT SIE, DASS . . .

. . . die Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt in diesem Jahr regelmäßig zwischen Rotterdam und Basel ein Motorschiff verkehren lassen wird? Rheinaufwärts vom 5. Juni bis zum 20. Oktober und rheinabwärts vom 11. Juni bis zum 24. Oktober sind monatlich jeweils drei Fahrten vorgesehen.

. . . in Villars in der Schweiz das erste ganzjährig betriebene Kunsteisstadion im Land der Eidgenossen gebaut wird? Es soll bereits im Sommer 1960 den Betrieb aufnehmen. In Europa sind gegenwärtig ganzjährig betriebene Kunsteisanlagen nur in Oberstdorf, Cortina d'Ampezzo und London vorhanden.

. . . die Deutsche Lufthansa ab Sommer 1960 täglich Nonstopflüge Frankfurt am Main–New York mit Super-Star-Frachtern durchführt? Die Kapazität der Lufthansa - Nur - Frachtstrecke über den Nordatlantik wird durch diese Maßnahme nahezu verdoppelt.

. . . Anfang des Jahres im Hauptbahnhof von Stockholm eine Hotelzentrale eingerichtet wurde? Hier werden Hotel- und Privatunterkünfte in Stockholm und Umgebung vermittelt. Anschrift: Hotelcentralen, Centralstationen Stockholm C.

. . . im schweizerischen Kanton Neuchâtel über den Fluß Areuse ein 408 Meter langer Viadukt, der längste im Straßennetz der Schweiz, errichtet wird? Der Viadukt ermöglicht den Bau einer 13 Meter breiten Straße mit einer maximalen Neigung von 15 Prozent.

. . . in Salzburg die Festungsbahn auf die Hohensalzburg mit modernen, 36 Personen fassenden Glaskabinen ausgestattet wurde? Die völlig umgebaute Bahn nimmt – elektrisch betrieben – den Verkehr ab Ostern auf.

. . . in Düsseldorf vom 20. bis 27. April die Internationale Messe für Verpackungsmaschinen, Süßwarenmaschinen und Verpackungsmittel im Ausstellungsgelände Ehrenhof abgehalten wird?

. . . die Großglocknerstraße nach einer Verordnung der Kärntner Landesregierung als Naturschutzgebiet erklärt wurde? In Zukunft ist 200 m rechts und links von der Straße von der Mautstelle Heiligenblut an auch das Zelteln untersagt.

. . . die Bregenzer Festspiele in ihrem reichhaltigen Programm dieses Jahr am 9. und 16. August ihren Besuchern auf der Seebühne im Bodensee Tschaikowskys vieraktiges Ballet „Schwanensee“ in der russischen Originalfassung bieten? Es tanzt das Wiener Staatsopernballett.

Abseits der Hauptstrasse



Foto: Zeller

Immenstadt

Kenner bayerischer Brauchtums-Originalitäten haben Immenstadt an der Pforte der Oberallgäuer Berge stets in guter Erinnerung. Alljährlich im Herbst krönen hier nämlich die von den Hochalmen des Hintersteiner Tales, des Gunzesrieder Gebietes und der stillen Alpenlandschaft um Oberstdorf heimgekehrten Hirten beim traditionellen Berglerball ihren „Bartkönig". Nun werden in Immenstadt am Kreuzungspunkt der Bundesstraße 19 und der Deutschen Alpenstraße nicht nur rauschende Männerbärte prämiiert, sondern es wird auch noch viel Erfreuliches für den Fremden getan, so daß es sich schon lohnt, diesem Ort einmal einen Wochenend- oder gar längeren Erholungsbesuch abzustatten. Die verkehrsgünstige Lage Immenstadts eignet sich für den motorisierten Reisenden vorzüglich als Stammquartier, von dem man bequem Eintages-Entdeckungsfahrten in das Bodenseegebiet, nach Vorarlberg mit seiner berühmten Silvretta-Hochalpenstraße, ins Appenzeller Land, nach Chur oder gar weiter bis Zürich und im deutschen Alpenraum bis zu den Schwangauer Königsschlössern, Oberammergau und Garmisch-Partenkirchen unternehmen kann. Das Kleine Walsertal und die zahlreichen Sommerfrischen im oberen Illertal liegen vor der Tür und sind auf guten Straßen – die Kummerstrecke Immenstadt–Sonthofen steht für 1960/61 in der Ausbauplanung – in kurzer Zeit zu erreichen.

Touristen, die aber einmal ihre Koffer in einem der zehn Hotels und Gasthöfe sowie zwei Fremdenpensionen (die Preise bewegen sich pro Bett und Tag in den Gasthöfen von 3,50 bis 5 DM, in den Fremdenheimen um 4 DM, der Pensionspreis liegt zwischen 9 und 11 DM) ausgepackt haben, merken nach wenigen Tagen Aufenthalt, daß auch die Umgebung des Ortes außerordentlich reizvoll und abwechslungsreich ist. Da sind der Große und Kleine Alpsee im benachbarten Bühl. Der Strand des von Bergen umschlossenen Großen Alpsees ist ideal, im deutschen Alpenraum gibt es wenige Seen von der Ausdehnung des Bühler Gewässers, die in Strandbadnähe auch den Nichtschwimmer zu sorglosem Baden einladen. Camper können auf zwei Plätzen ihre Zelte aufschlagen. Bergfreunde finden in der Nagelfluhkette des Immenstädter Horn, des Mittag, Steineberg und Stuiben ein großartiges Wandergebiet, das wegen seiner herrlichen alpinen Pflanzen unter Naturschutz gestellt ist. Den Anstieg erleichtert die Mittagsbergbahn, von deren Gipfel in 1450 m Höhe ein Höhen-

weg über den Steineberg, Stuiben, Sederer und Rindalphorn bis hinüber zum Hochgrat bei Oberstaufen zieht. In der Ost-West-Richtung hat man auf diesem Grat ständig den Blick zu den Lechtalern, auf die Bergriesen des Arlbergs und der Schweiz.

Verwöhnte Gäste, die mit dieser reichen landschaftlichen Auswahl noch nicht genügend bedient sind und lieber Umschau nach vielseitigen Vergnügungen halten, werden in Immenstadt in diesem Jahr vom Frühjahr bis zum Herbst ebenfalls zufriedengestellt. Die Stadt feiert heuer nämlich ihren 600. Geburtstag. Zu den Festlichkeiten hat sie bereits mit dem Aufputz ihrer dominierenden Gebäude ein würdevolles Aussehen erhalten, die für die zahlreichen Veranstaltungen der 600-Jahr-Feier den glanzvollen Rahmen geben. Das Programm reicht im Hochsommer von Alpenbällen und Festzeltstimmung, von Schützenfesten und Trachtenzügen bis zum Moto Cross-Rennen des Motorsportclubs Oberallgäu im ADAC.

Ba.



Chiavari - Perle an der Riviera

Italien ist und bleibt das Land der Sehnsucht bei den deutschen Urlaubern. Vor allem die Riviera mit ihrer landschaftlichen Schönheit ist einer der Hauptanziehungspunkte dieses mit meist strahlendem Wetter gesegneten Landes. Östlich Genua beginnt die Riviera di Levante, an der Orte wie Rapallo, Portofino oder La Spezia zu den bekanntesten zählen, und die jährlich viele Tausende von Urlaubern durch die abwechslungsreiche Schönheit der Küste anzieht. Zwar ist an vielen Stellen die Küste felsig, doch gibt es auch hier Orte, die mit einem feinen Sandstrand aufwarten können. Zu diesen gehört das kleine Städtchen Chiavari, das dank seiner wunderbaren Lage von Italienkennern als einer der schönsten Badeorte an der Riviera bezeichnet wird.

Von drei Seiten ist Chiavari von sanften grünen Hügeln umgeben, die die kalten Winde abhalten, nach dem Süden liegt das Städtchen offen an dem als Warmwasserheizung wirkenden Mittelmeer, so daß hier die Badesaison außergewöhnlich lang ist. Während man in Deutschland noch friert und sich den Frühling herbeisehnt, kann man in Chiavari bereits das erste Bad nehmen, und erst Mitte Oktober endet das Bade- und Strandleben. Selbst während der Wintermonate herrscht mildes Klima.

Das Städtchen an der Via Aurelia, dessen Stadtkern auf einer früheren römischen Ansiedlung steht, ist es auch wert, einmal bei einem kleinen Bummel kennenzulernen. Um den antiken Stadtkern mit seinen charakteristischen Straßen und Bogengängen sind die neuen Viertel mit breiten geraden Straßen, die von Oleandern, Apfelsinenbäumen und Palmen gesäumt sind, entstanden. Ausflüge am Meer entlang und zu den sanften Hügeln sorgen für eine abwechslungsreiche Erholung.

Hotels und Pensionen sind natürlich für den Fremdenverkehr bestens eingerichtet, doch wird Chiavari nie allzu überlaufen sein, weil nur einige Hotels, darunter auch eines mit deutscher Leitung und nach modernsten Gesichtspunkten ausgestattet, vorhanden sind.





DIE BÜCHERECKE

Deutsche Kunstdenkmäler. Dieses Bildhandbuch gibt in einzelnen, landschaftlich abgegrenzten Abbildungen und in sich geschlossenen Bänden eine sorgfältige Auswahl der Kunstdenkmäler der verschiedenen deutschen Gebiete wieder. Jeder Band enthält etwa 350 ganzseitige Abbildungen, die ortsalphabetisch geordnet sind. Eine kurze Einleitung über die Kunst der behandelten Landschaft ist jeweils dem Bildteil vorangestellt. Eine Übersichtskarte und ein Künstlerverzeichnis erleichtern die Benutzung. Preis pro Band 22 DM (Hermann Gentner-Verlag, Darmstadt).

Schönes Allgäu von A–Z. Einen ganzen „Rucksack" voll von Anregungen und guten Tips für einen erholsamen und gehaltvollen Urlaub im Allgäu vermittelt dieser kleine Reiseführer, der in einem sehr handlichen Format gehalten ist. Die beiden Verfasser, Georg Frey und Alfred Weitnauer, gehören zu den besten Kennern des Allgäus. Dieses Bändchen bringt neben Bekanntem auch viel Neues, das man selten in Reiseführern findet. Preis 6,50 DM (Verlag für Heimatpflege, Kempten).

Ferienfreuden. Die Verfasser dieses Buches haben ihre 52 Vorschläge – also für jede Woche ein anderes Thema – so bunt wie nur möglich gemischt. 21 Länder, fast ein Dutzend Verkehrsmittel, Badeaufenthalte und Wintersport, Autotouren und Seereisen, Luftkuren, Wanderungen und Camping, alles ist in diesem Buch enthalten. Selbstverständlich werden auch eine Fülle von Anregungen und Tips für die vorfreudevollen Wochen der Urlaubsvorbereitungen gegeben. Und bei dieser bunten Auswahl der Fahrtziele müßte eigentlich jeder Leser den richtigen Urlaubsort finden. Preis 11,80 DM (Schuler Verlagsgesellschaft mbH., Stuttgart-N).

Im Zauber des Mittelrheins. Vielbesungen, vielbesucht ist das Land zwischen Koblenz und Mainz. In diesem Bildband hat es der bekannte Fotograf Rudolf Schuler verstanden, die vielen Schönheiten entlang des Weges einzufangen und in überzeugender Weise festzuhalten. Ganz gleich, ob es in der Schönheit der Stromlandschaft, in der Sicht der stolzen Ruinen oder in der Begegnung mit den Mühen und Freuden der lebensfrohen Anwohner ist, jedes einzelne der 64 Bilder sagt viel aus. Kein Wunder, daß manche Erinnerung beim Leser wach wird. Richard Henk als Textautor gibt den Bildern nicht nur einen lebendigen, geschichtlichen Hintergrund, sondern weist auch den Leser hin, wo es sich lohnt, Rast einzulegen, und macht es dem Weinfreund leicht, die besten Lagen des Tales zu finden. Preis 12,80 DM (Verlag Brausdruck, Heidelberg).

Verkehrsschilderungen. Rudolf Griffel hat seinem „Lachbuch für Kraftfahrer" nun einen zweiten Band folgen lassen. Griffels Griffel lockt auch mit diesem Band wieder viel Schmunzeln und Lachen hervor, versteht er es doch meisterhaft, mit seinen Zeichnungen manche „schwache Stelle" beim Kraftfahrer wie auch beim Schilderbewacher einzufangen. Auf 60 Bildseiten sind 84 Zeichnungen enthalten. Preis 6,50 DM. (Umschau-Verlag, Frankfurt/M.)

Trostbüchlein für Steuerzahler. Diese köstliche Sammlung enthält trostspendende Zitate, Anekdoten, Witze, Gedichte und Berichte aus zwei Jahrtausenden. Durch die Fülle des ergötzlichen Inhalts schillert das Vergnügen des Verfassers, einmal sein Mütchen an jenen zu kühlen, die uns um unser sauer verdientes Geld „erleichtern". So entstand ein Trostspender, der den Leser zwar nicht von seiner Steuer befreit, ihm aber vielleicht doch den Gang zum Finanzamt etwas erleichtert. Preis 4,80 DM (Münchner Buchverlag, München 5).

Oh diese Boxer. Bitte, nicht verwechseln. Es sind hier nicht die mit Lederhandschuhen schlagenden Sportler gemeint, sondern dieses Buch gibt das Porträt einer Hunderasse in 36 Meisteraufnahmen wieder. Viele Leute fürchten sich zwar ein wenig vor diesen Hunden, denn sie geben sich ja ein bißchen bärbeißig. Aber es sind doch im Grunde genommen prachtvolle Kerle. Wer diese Boxer liebt, dem kann man dieses Büchlein nur empfehlen. Preis 8,50 DM (Umschau-Verlag, Frankfurt a. M.).

Der Weg zur Isabella. Der Verlag für deutsche Wirtschafts-Biographien in Düsseldorf hat es sich zur Aufgabe gemacht, in drei Reihen von Publikationen das Bild der deutschen Wirtschaft darzustellen. Denn das Dasein der Massen wird heute weitgehend von den Kräften der Technik und der Wirtschaft geformt. Bei der Vielschichtigkeit unserer Wirtschaft ist es für den einzelnen schwer geworden, eine Übersicht über die Struktur der einzelnen großen Wirtschaftsgruppen zu bewahren. Selbstverständlich hat sich der Verlag bereits im ersten Buch absolute Unabhängigkeit gegenüber den dargestellten Wirtschaftsunternehmen gesichert. Die Geschichte der Borgward-Werke ist sehr eng mit Dr.-Ing. e. h. Carl F. W. Borgward verknüpft, denn ohne ihn wäre wohl die Geschichte der Bremer Automobil-Industrie vielleicht mit dem Jahre 1931 zu Ende gewesen. Dennoch beschäftigt

sich das Buch in erster Linie mit der Borgward-Gruppe und gibt einen Überblick über Entstehung und Weiterentwicklung des Werkes. Preis 13,80 DM.

Olympische Erinnerungen. Die Verfechter des Olympischen Gedankens betrachten mit Sorge, wie in steigendem Maße in vielen Sportarten Sensationslust und Rekordsucht überhandnehmen. Nicht allein der faire und ehrenvolle Kampf, an dem teilzunehmen eine Auszeichnung ist, nicht der Sportler, der zur Ehre seines Landes, sondern der bezahlte Star scheint mehr und mehr den sportlichen Kämpfer zu repräsentieren. Dieser Entwicklung Einhalt zu bieten, ist eine Aufgabe, die dem Sport in dieser Zeit gestellt ist. Der Wilhelm Limpert-Verlag in Frankfurt a. M. legt nun im Olympiajahr das Erinnerungsbuch des Gründers der neuzeitlichen Olympischen Spiele, Baron Pierre de Coubertin, vor. Es ist nicht nur ein Dokument vorbildlichen sportlichen Geistes, nicht nur ein Zeugnis der Kraft der olympischen Idee, sondern auch ein kulturgeschichtliches Dokument und ein Beweis dafür, daß Ideale, selbst wenn sie groß und unvergänglich erscheinen, dessen bedürfen, was sie verkünden. Preis 12,80 DM.

Der kleine Informator: Wie – Was – Wo. Man kann nicht alles wissen, was mit dem Kraftfahrzeug zusammenhängt. Zu umfangreich ist das Thema „Kraftfahrzeug" geworden. Hier soll nun dieses Büchlein ein Helfer sein, denn es enthält alles Wissenswerte. Trotz der Vielzahl der Themen ist es aber gelungen, den kleinen vielseitigen Informator in ein handliches Format zu bringen, das in jedem Handschuhkasten Platz findet. Und es gibt bestimmt immer wieder Augenblicke, in denen man sich gerne über auftauchende Fragen informiert. (Verlag Hans-Günther John, Hamburg 22.)

Der Schwarzwald – Brevier für Wanderfreunde. Bereits in fünfter, verbesserter Auflage ist dieser wertvolle Helfer für Wanderer erschienen, die einen erholsamen Urlaub im Schwarzwald erleben wollen. Es ist in dieser Schrift in Taschenform alles Wissenswerte enthalten, um eine Schwarzwaldwanderung gut vorzubereiten. Preis 1,– DM. (Landesverkehrsverband Württemberg, Stuttgart-S.)

Jugendbücher – immer besser

Bilderbücher sind heute aus der Geschenkliste für Kinder einfach nicht mehr wegzudenken, sind doch diese kleinen Bücher für die kleinen Leute große und wichtige Sachen. Das Bilderbuch schafft Eingang in die weite Welt, läßt eigene Gedanken wachsen – kurz, das gute Bilderbuch fördert die geistige Entwicklung des Kindes. Mancher Verlag hat sich in der Herstellung wirklich guter Kinderbücher große Verdienste erworben. Dabei muß auch Rücksicht darauf genommen werden, daß sich das Kind heute im technischen Zeitalter bereits für andere Dinge interessiert als ein gleichaltriges Kind vor zwanzig und dreißig Jahren. In richtiger Entwicklungsweise reihen sich an die Bilderbücher für die Kleinsten dann das Werk- und Bastelbuch an, Bücher für Beschäftigung in Freizeit und Mußestunden, um dann diese Reihe in den großen Ausgaben der Fachbücher für Handwerk und Technik abzuschließen. Hier eine kleine Auswahl von guten Kinder- und Jugendbüchern des bekannten Otto Maier-Verlages in Ravensburg:

Unzähligen Kindern sind die Erlebnisse von Petunia, der dummen und eingebildeten Gans, längst bekannt. Diese Bilderbücher von Roger Duvoisin sind zu kleinen Kunstwerken geworden. Jetzt erschien als fünfter Band für alle Liebhaber dieser Bilderbuchreihe „Petunia, nimm dich in acht" (Preis 4,80 DM). Bald vier Millionen Kinder in aller Welt haben die Geschichten von Babar, dem Elefanten, in ihr Herz geschlossen. Ein unversiegbarer Reichtum an Einfällen in Text und Bild lassen unsere Kleinen jeden einzelnen Band zu einem großen Erlebnis werden. Dabei hat man es in vorzüglicher Weise verstanden, daß die Vermenschlichung der Tiere nicht zur läppischen Geschmacklosigkeit führte. Acht Bände sind bisher erschienen, die beiden neuesten aus dieser Reihe heißen „Babars Kinder beim Camping" und „Babars Weltausstellung". Jeder Band im Großformat von 25 × 32,5 cm kostet 9,80 DM.

Für das erste Lesealter wurde die neue Sachbuchreihe unter dem Motto „Wer paßt auf" entwickelt. Man will damit versuchen, die Kinder an die Technik der heutigen Zeit heranzuführen und dadurch ein gedankenloses Hinnehmen der Gegebenheiten zu vermeiden. Die Bilder enthalten viele Einzelheiten, die im Text nicht genannt sind und deshalb die Kinder zum Nachdenken und Fragen anregen. Dabei erschließt diese Art von Büchern den Kindern die technische Umwelt, die ihnen täglich begegnet, ihnen anfänglich aber rätselhaft erscheint und mit der sie sich vertraut machen müssen. Bisher sind in dieser Reihe folgende Bände erschienen: „Brot", „Strom", „Luftpostbrief", „Holz", „Benzin" und „Das Buch". Preis je Band 3,80 DM.

„Das Buch vom Fliegen" ist die neueste Erscheinung in der Reihe der großen bunten Bücher, die begeisterten Anklang gefunden haben. Unter der Fachberatung von Dr. Peter Supf, dem bekannten „Fliegerdichter", entstand eine sachlich fundierte Geschichte der Luftfahrt. In klarer, verständlicher Sprache geschrieben, liest sich dieses Buch wie ein bewegtes Abenteuer. Es berichtet ausführlich von den Pionieren des Fliegens, erzählt

22. 4. 60 *Anzeigenschluß* Juni-Heft »Hotel- und Reiseanzeiger« ADAC-Motorwelt
Anzeigenannahme durch uns. Vertretungen u. fachgerechte Annoncen-Expeditionen.
Frankreich: **Havas**, 62, Rue de Richelieu, Tel. Rich. 70-00 **Paris-2e**
Italien: **Publiturist**, Via Garibaldi N. 2, Tel. 26077, **Bozen**
Schweiz: **Mosse**, Limmatquai 94, Tel. 051-326817, **Zürich**
Anzeigenverwaltung: **Carl Gabler**, Sonnenstr. 29, Tel. 558081, **München 15**

von Erfindern und Piloten, von gelungenen und mißglückten Konstruktionen, erfolgreichen Fliegern und vergißt auch nicht jene, denen der Lohn versagt geblieben ist. Besondere Sorgfalt wurde auf die Darstellung der technischen Einzelheiten verwandt, hervorragendes Bildmaterial untermalt den Text aufs beste und vermittelt den jungen Lesern Grundkenntnisse und Zusammenhänge aus der Luftfahrt. Preis 19,50 DM

Bootsmotore weiter entwickelt

Johnson-Außenbordmotoren 1960

Johnson-Außenbordmotoren, das Spitzenerzeugnis der amerikanischen Outbord Marine Corporation in Waukegan, haben im vergangenen Jahr als einzige die 2-Millionen-Grenze überschritten. Diese hohe Produktionsziffer hat eine große Erfahrung in der Fertigung solcher Triebwerke für den Wassersport mit sich gebracht. Es ist bei der Fortschrittlichkeit der Konstruktions- und Fertigungsingenieure verständlich, daß diese Erfahrungen den Käufern zugute gebracht werden, sei es mit niedrigeren Preisen oder mit weiter verbesserten Modellen. So wurde aus dem 50-PS-Typ der neue 75-PS-V-4-Motor (5400 DM) mit geringerem Gewicht und wesentlich gesenktem Brennstoffverbrauch entwickelt. Ein neues schlankes Unterwasserteil verringert den Wasserwiderstand derart, daß hohe Geschwindigkeiten möglich wurden, gleichzeitig konnte aber auch der leise Lauf erhalten bleiben. Außerdem ist der Motor bis zur Wasserlinie in einer geräuschschluckenden Kammer gelagert, eine Konstruktion, die auch den ebenfalls neuen 40-PS-Motor (Elektrostarter 3780 DM) so ruhig macht. Die beiden Elektrostarter, 75 und 40 PS, sind als erste Außenborder mit einer automatischen Luftklappe ausgerüstet, die das sichere und bequeme Starten bei jeder Wasser- und Lufttemperatur ermöglicht. Die übrigen Modelle sind mit der bewährten, handbetätigten Luftklappe versehen. Auch der neue Handstarter 40 PS (3100 DM) ist bis zur Wasserlinie gekapselt. Besonders viele Freunde, vor allem unter den Wasserskiläufern, hat sich in den vergangenen Jahren der 18-PS-Motor durch sein hohes Drehmoment erworben, der in verbesserter Form wieder im 1960er Programm zu finden ist. Der Handstarter (2320 DM) kann jederzeit zum Elektrostarter erweitert werden. Außerdem werden die beliebten 10 PS und 5,5 PS (1925 bzw. 1390 DM) wieder in verbesserter Konstruktion, diesmal mit Saugtank (22 Ltr.) angeboten. Alle diese genannten Typen haben thermostatisch geregeltes Kühlsystem. Als „Notbremse" können die Motoren mittels Kurzschlußknopf oder Schaltschlüssel gestoppt werden. Als letzter wäre noch der bewährte Zweizylinder-3-PS-Motor (940 DM) zu erwähnen, der fast unhörbar läuft. Der Düsseldorfer Importeur Ernst O. Hesse hat den Service in Deutschland ausgebaut und steht mit einem großen Ersatzteillager für Notfälle zur Verfügung.

Evinrude-Triebwerke 1960

Seit 51 Jahren gibt es Evinrude-Außenbord-Motoren, die in Deutschland von der Firma C. Schmidt in Düsseldorf vertrieben werden. Sieben Modelle (3-, 5,5-, 10-, 18- und 40-PS-Handstarter, 40 PS und 75 PS mit Elektrostarter) umfaßt das Programm von Evinrude. Eine Überraschung ist der neue 75-PS-Motor. Sein außergewöhnliches Drehmoment bei einer Nenndrehzahl von nur 4500 Umdrehungen bringt auch schwere Boote schnell zum Gleiten und verleiht kleinen Booten durch sein neues Unterwasserteil höchstmögliche Geschwindigkeiten. Die verursachten Geräusche sind nur sehr schwach wahrnehmbar. Der Motor ist um 50% stärker und dennoch leichter als der vorjährige 50-PS-Motor. Aus dem 35-PS-Modell wurden jetzt die beiden neuen 40-PS-Triebwerke entwickelt. Bei gleichem Gewicht und durch die Kapselung bis zur Wasserlinie getriebene Verkleidung, erreichen sie niedrigste Phonzahl. Diese Kapselung dient gleichzeitig als Ansauggeräuschdämpfer. Eine sich selbsttätig nach der Erwärmung des Triebwerkes einstellende Luftklappe ist eine Neuerung bei den Elektrostartertypen (75 und 40 PS). Der 40-PS-Handstarter hat die bewährte Dekompressionsstarthilfe. Der beliebte 18 PS, mit dem leichten Gewicht und der Kraftreserve für kleinere und mittlere Boote, wurde ebenso wie auch der 10-PS-Motor im Unterwasserteil verstärkt. Der 5,5 PS hat einen 22-Liter-Saugtank erhalten, während der leise Zweizylinder-3-PS einen eingebauten Tank hat. Alle Motoren haben, mit Ausnahme des 3 PS, thermostatische Kühlwassertemperaturregelung. Ein Druckknopf unterbricht die Zündung jederzeit, während die Elektrostartertypen durch Drehen des Zündschlüssels augenblicklich zum Stillstand gebracht werden.

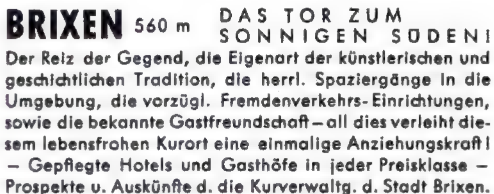
Zu bemerken wäre noch, daß die seit Anfang vorigen Jahres gelieferten Johnson- und Evinrude-Triebwerke mit einem Ölbeimischungsverhältnis von nunmehr 25:1, also dem normalen deutschen Verhältnis für Zweitaktmotoren, betrieben werden können.

H. H. D.









venedig lido

VERANSTALTUNGEN 1960

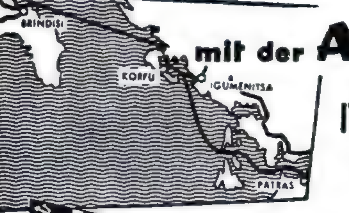
INTERN. PHILATELISTISCHES HANDELSTREFFEN (23.–25. April)
FRÜHJAHRSOPERNSAISON AM THEATER »LA FENICE« (12. Mai–5. Juni)
INTERNATIONALE SEGELREGATTEN (26.–29. Mai)
INTERNATIONALES MOTORBOOT-RENNEN PAVIA–VENEDIG (29. Mai)
XVII. INTERN. TENNISTURNIER UND XVI. VOLPI-PREIS (30. Mai–5. Juni)
VII. INTERNATIONALES WERBEFILMFESTIVAL (12.–17. Juni)
XXX. BIENNALE-AUSSTELLUNG ZEITGENÖSSISCHER KUNST (18. Juni–16. Oktober)
LICHTERFEST UND FOLKLORISTISCHE BALLETTE AM LIDO (18. Juni)
FEST DES ERLÖSERS (16. Juli)
INTERNATIONALE AERONAUTISCHE AUSSTELLUNG (21.–24. Juli)
EUROPÄISCHE PFERDERENNEN (juniores) (28.–31. Juli)
KÜNSTLERISCHE VERANSTALTUNGEN IM »TEATRO VERDE« DER INSEL S. GIORGIO (Juli–August)
AUSSTELLUNGEN – KONGRESSE – VORSTELLUNGEN IM CENTRO INTERNAZIONALE ARTI E COSTUME – PALAZZO GRASSI (Juli–Okt.)
MUSIKALISCHE FERIEN UND NACHT-GALAKONZERTE IM KONSERVATORIUM »B. MARCELLO« (16. August–30. September)
»FRESCO NOTTURNO« auf dem CANAL GRANDE (20. August)
HISTORISCHE REGATTA (4. September)
XXI. INTERN. FILMKUNSTAUSSTELLUNG (24. August bis 7. September)
XIX. INTERN. PROSA-THEATERFESTIVAL (10.–30. September)
XXIII. INTERN. FESTIVAL ZEITGENÖSSISCHER MUSIK (12.–30. Sept.)
INTERNATIONALER MOTONAUTIK-WETTBEWERB (17.–18. September)
WELT-TREFFEN FÜR PFERDESPORT (17.–25. September)
KLEINE GONDELSTÄNDCHEN (Mai–September)
TENNIS- und GOLFTURNIERE – PFERDESPORT – WASSERSKI – SEGELN – SPORTFLUG
STADT-KASINO (das ganze Jahr geöffnet)
1. April–30. September am Lido – 1. Oktober–31. März in Venedig in Ca' Vendramin Calergi
Roulette – Chemin de fer – Trente et quarante – Baccara tout va – Vorstellungen – Galafeste – Night Club.

AM LIDO ALLE ZERSTREUUNGEN, DIE EIN HOCHKLASSIGER BADESTRAND ZU BIETEN VERMAG

Ferry-Boat-Dienst für Kraftfahrzeuge von Venedig (Piazzale Roma) zum Lido

Auskunft und Prospekte:
- Ufficio Comunale Turismo – Ca' Giustinian – Venezia
- Ente Provinciale Turismo – Ascensione 1300 – Venezia

besuchen Sie
GRIECHENLAND
auf dem billigsten und schnellsten Wege...



mit der **AUTOFÄHRE**
m/s Egnatia
ITALIEN - GRIECHENLAND
in 7 Stunden

ein Gemeinschaftdienst der
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES und der **ADRIATICA**

Beginn des Dienstes ab August 1960 mit 5 Abfahrten pro Woche nach Brindisi

Platzbestellungen  nimmt jedes Reisebüro oder **HAPAG-LLOYD REISEBURO** als Generalvertretung entgegen

ITALIEN · RIVIERA-MITTELMEER



ALASSIO
BLUMENRIVIERA

Der schönste Kur- und Badeort der Riviera
Bademöglichkeit: März bis Oktober
Auskünfte: Azienda di Soggiorno, Alassio (Savona)

HOTEL AL MARE Tel. 4 06 35 Direkt am Strand Min. DM 16,– bis Max. DM 23,–

HOTEL BEAU RIVAGE Direkt am Strand Mäßige Preise · Aller Komfort.

Pension LA LUCULLIANA am Meer

ALBISSOLA CAPO (SAVONA) · **HOTEL EXCELSIOR** Aller Komfort. Eigener Parkpl. f. Autos u. Pullmanns Tel. 141

BORDIGHERA Zw. SanRemo und Monte Carlo | Sie fühlen sich wohl im **HOTEL ELISA** Erhöhte ruhige Lage, Orangengarten, 8 Min. v. Strand entfernt. Fordern Sie Prospekt und Preis

NEAPEL · HOTEL LAGO MAGGIORE 3. Cat. Das vornehme Familienhotel mit allem Komfort

PIETRA LIGURE · HOTEL SARTORE direkt am Meer - eigener Strand - all. Komfort, Garage, Parkplatz

VARAZZE Sonnen-Riviera · **PENSION MILANO** Neubau · Meeresaussicht, Garten, ruhige Lage, Parkplatz gratis. Vollpens. ab 1. 9. bis 30. 6. DM 13,50 · Juli/Aug. DM 16,60 alles inbegr. Man spricht deutsch!

VIAREGGIO · LIDO DI CAMAIORE · MARINA DI PIETRASANTA



FORTE DEI MARMI Von April bis Okt. ein ununterbrochenes Fest!

20 km Strand. Mehr als 1000 Strandkabinen. Vergnügungen, sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen.
MEHR ALS 300 HOTELS UND PENSIONEN
Ausflüge nach Florenz, Pisa, Livorno, Insel Elba, Siena, Carrara, La Spezia. **LUCCA**, 29 km entfernt, die berühmte Kunststadt mit ihren Kirchen, Denkmälern und Basteien.

Auskünfte: Azienda Riviera della Versilia, Viareggio (Italien) und alle Reisebüros

Die schönsten und fröhlichsten Ferien in
SARDINIEN
zu jeder Jahreszeit.

Ideales Klima für Winter- und Frühjahrsreisen
Besondere Ermäßigungen für Unterkunft und Autotransport per Schiff in den Monaten: April, Mai, Juni u. 15. Sept. bis 31. Okt. durch frühzeitiges Anfragen an:
ENTE SARDO INDUSTRIE TURISTICHE, CAGLIARI (Sardinien)

ITALIEN · SIZILIEN

PALERMO · HOTEL-PENSION SAUSELE Gastl. deutsches Haus, ausgez. Küche, gute Weine, Garage V

ITALIEN · PIEMONT · AOSTATAL

Besondere Genüsse bietet Ihnen **ST. VINCENT** die Perle der Südalpen im Aostatal nahe Gran Paradies, Mont Blanc, Monte Rosa. Wohl und geborgen fühlen Sie sich im ADAC-Vertr.- **HOTEL CORONA**

ROSA DEI VENTI · SERRAVALLE SCRIVIA (Alessandria) Campingplatz Jugendherberge Auskunft: Ente Turismo - Alessandria

OBERITALIENISCHE SEEN

BELLAGIO · HOTEL FLORENCE
(COMERSEE)

Internationales Familienhotel · Speiseterrasse am See · Bestbekannte Küche · Garten · Restaurant · Pens. inkl. aller Abg. ab DM 18,- · Deutsche Leitung · Man verlange Prospekte

GRAVEDONA/COMERSEE · HOTEL TURISMO 30 Bett., Zimm. m. Bad, jeder Komfort

MENAGGIO/COMERSEE · GRAND-HOTEL & MENAGGIO Haus ersten Ranges, Garten, direkt am See, Privatstrandbad, Autopark. ADAC-Vertr.-Hotel

MOLTRASIO/COMERSEE · HOTEL CARAMAZZA Blick z. See, Zimmer mit Dusche, Garage

LIMONE (Gardasee) · **HOTEL BELLAVISTA** Dir. a. See - Alle Zi. m. Seesicht · Charakterist. Gart. · Terrass. · Parkpl. · vorz. Küche · 60 B.

PESCHIERA AM GARDASEE · **CAMPING DEI PIOPPI** 74000 qm neu eingericht. Zeltpl. am eig. Badestrand · Ruhige Lage in Stadtnähe · Preiswerte Gaststätte · 100 Bungalows

In der ganzen Welt bedeutet
COMER SEE
LAGO DI COMO

ideale Ferien und Gastfreundlichkeit ersten Ranges

Auskünfte:
STAATLICHES ITALIENISCHES FREMDENVERKEHRSAMT (ENIT)
München, Pacellistraße 2, MAXBURG-INNENHOF
Frankfurt am Main, Kaiserstraße 65
Düsseldorf, Berliner Allee 26 und alle Reiseagenturen.

KÜRZNOTIZEN

Rothenburg o. T. lehnte die Einführung von Parkuhren und Verkehrsampeln ab, da sie nicht in das romantische Stadtbild passen.

*

Durch eine preisgünstige „Innenstadt-Fahrkarte" für Straßenbahn, U-Bahn und Omnibusse will die Hamburger Hochbahn die Kraftfahrer dazu bewegen, ihre Fahrzeuge außerhalb der City abzustellen und mit Nahverkehrsmitteln weiterzufahren.

*

Ausgezeichnet wurde in Schweden der 5000. VW-Besitzer, der mit seinem Volkswagen 100 000 Kilometer ohne Reparatur zurückgelegt hat.

*

Etwa 3000 Fernfahrer und andere Angehörige des Straßenverkehrsgewerbes haben bisher an den einwöchigen Kursen der Fernfahrerschule Rieneck bei Würzburg teilgenommen. Die Schule wurde 1956 gegründet und konnte jetzt den 100. Lehrgang feiern.

*

Die großen deutschen Mineralölgesellschaften haben einen neuen Einheitspreis von 58 Pfennig für das gesamte Bundesgebiet und Westberlin eingeführt. Die gezielte Aktion der freiwilligen Preissenkung auf 57 Pfennig an den „Brennpunkten des Wettbewerbs" ist in zwei einstweiligen Verfügungen als unlauterer Wettbewerb untersagt worden.

*

Auch für Polen wird die Grüne Internationale Versicherungskarte von den Versicherungen im Bundesgebiet ausgestellt.

*

Auch in Marseille verschwanden die letzten innerstädtischen Straßenbahnen und wurden durch Omnibusse ersetzt.

*

Ein Stückchen Zeltgeschichte haben die Freiburger Gugel-Werke geschrieben, die heuer auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken können. Der begeisterte Faltbootfahrer und Zeltwanderer Dr. Gugel gründete 1935 eine Fabrik, in der Sportzelte und Faltgaragen hergestellt wurden. Bald entstanden die ersten Steilwandzelte sowie Spezialzelte für Autofahrer. Nach dem Kriege konnte 1950 wieder die Erzeugung der Sportzelte aufgenommen werden, und innerhalb weniger Jahre haben sich die Gugel-Werke wieder zu einer der führenden Firmen auf dem Zeltgebiet entwickelt. Ein großer Farbkatalog gibt eine Übersicht über die Zelte des Jubiläumsjahres.

*

In Holland beträgt die Geschwindigkeit für Mopeds innerhalb geschlossener Ortschaften 30 km/h, außerhalb 40 km/h.

*

Insgesamt 2130 freie Tankstellen gibt es im Bundesgebiet, wovon in Bayern allein 804 liegen. Dann folgen Nordrhein-Westfalen mit 383, Baden-Württemberg mit 270, Hessen mit 220, Berlin mit 143 und Rheinland-Pfalz mit 129. In Niedersachsen gibt es 96, in Hamburg 38, in Schleswig-Holstein 26 und im Saarland 5.

*

Kraftverkehrsstraßen und Fußgängerwege völlig voneinander trennen wollen die englischen Städteplaner in einer neuen Wohnsiedlung, die am Nordrand von Hull für 20 000 Einwohner errichtet wird.

*

Ein „Amphibien-Gespann", ein Motorrad mit einem Beiwagen, der als Motorboot verwendet werden kann, brachte eine englische Motorradfirma auf den Markt.

*

Jetzt liegen die endgültigen Ziffern für Autoverkäufe in den USA für das Jahr 1959 vor. Nach dieser Statistik wurden in den Vereinigten Staaten insgesamt 609 535 europäische Personenkraftwagen verkauft, im Vergleich zu 378 517 im Jahr 1958.

Die führenden sechs amerikanischen Automarken änderten ihre Verkaufsposition in den beiden letzten Jahren. Ihre Verkäufe waren wie folgt:

	1959		1958
Ford	1 468 451	Chevrolet	1 234 414
Chevrolet	1 416 076	Ford	1 028 893
Plymouth	388 772	Plymouth	391 104
Pontiac	381 827	Oldsmobile	306 566
Rambler	362 874	Buick	263 981
Oldsmobile	360 008	Pontiac	229 831

Rambler war im Jahre 1958 an 7. Stelle und Buick an 5. Für das Jahr 1959 haben die beiden ihre Positionen gewechselt.

Noch schneller mit ABARTH Weltmeister-Auspufftopf

Ungezählte Siege lieferten die Erfahrungen zur Leistungssteigerung auch für Ihren Wagen. Ohne Mehrverbrauch: erhöhtes Anzugsvermögen · größere Beschleunigung · schneller am Berg · rascheres Überholen · höhere Spitzengeschwindigkeit · bessere Motorkühlung · sportlich ruhiger Ton.
Ihr Händler berät Sie gern oder verlangen Sie Prospekt A1
ABARTH – Auslieferungslager für Deutschland:

NÖLDEKE KG. KONSTANZ · POSTFACH 117 · TELEFON 3519

ABARTH



mit ihrem vielseitigen
Programm bietet Ihnen:

- **Erstklassige Qualität**
- **niedere Preise**
- **günstige und diskrete Teilzahlung**

Verlangen Sie unseren Frühjahrskatalog F 60











AUSSENBORDMOTORE DER OUTBOARD MARINE
Hersteller von Johnson + Evinrude

Wir vergeben noch Vertretungen!

Anfragen an den General-Importeur für Deutschland:
BRUNE GMBH · MANNHEIM
Verbindungskanal linkes Ufer 18 · Tel. 26407

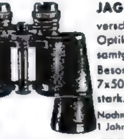
Das spricht für
Wüstenrot

In den mit Hilfe der GdF Wüstenrot finanzierten Ein- und Mehrfamilienhäusern haben über eine Million Menschen Wohnung und Heim gefunden. Die Vorteile des Wüstenrot-Bausparvertrages werden Sie überraschen. Wir geben gern Auskunft. Prospekt L5 kostenlos.
GdF Wüstenrot – größte deutsche Bausparkasse – Ludwigsburg/Württemberg









JAGD-PRISMENGLAS 8x30
verschraubte Prismen Optik mit Blaubelag samtgef. Ledertasche **87,75**
Besonders lichtstarkes Nachtglas: 7x50 DM 109,10 · Jagdglas m. bes. stark. Vergröß.: 10x50 DM 112,50
Nachn. portofrei, 5 Tage Rückgaberecht 1 Jahr Garantie, Kundendienst
Bitte Namen und Adresse zus. mit dieser Anzeige an:
HEINE KG S11
HAMBURG-A PALMAILLE 50



Kostenlos
Photo- u. Kinokatalog (225 Seiten) mit Kamerakunde und 20 Schaja-Vorteilen. ⅓ Anzahlung 10 Monatsraten · 5 Tage zur Ansicht · Antausch · Garantie
bei **Photo-SCHAJA**
Abt. 21 München 22

Neu!
Supermodell mit Kugelgelenk 80° schwenkbar

Für Klarsicht und Frischluft

Bei kaltem Wetter beeinträchtigen Kondenswasser und Eis an der Rückscheibe Ihres Autos die Sicherheit. ETASCO Autoventilatoren schaffen klare Sicht.
Bei warmem Wetter sorgen sie für angenehme Frischluft. Der Luftdruckhalter erlaubt schnelle Befestigung und Verstellung.

6 V-DM 14.90
12 V-DM 15.60

ETASCO
Autoventilatoren

Fragen Sie den Fachhändler. Er zeigt Ihnen gern auch ETASCO Autorasierer (DM 29.80) und aufladbare Stablichtwerfer (DM 19.80 und DM 29.80)

Bewährtes Standardmodell
6 V-DM 12.80
12 V-DM 13.50

ETASCO-APPARATEBAU · NEHEIM-HÜSTEN 1



Kleingepäckträger »RA-BAMBUS« BGM
Für VW, Ghia, Fiat, Isabella, Opel Record 58, Ford M17, Kombi FK 1000, Mercedes 180, 190, 220, Kapitän 58/59 D.K.W., Renault 4 C, zehntausendfach erprobt. Saub. techn. vollend. Meisterhandarbeit, große Aufnahmefähigkeit, garant. kein Herausfallen der Gegenstände, kein Brett, kein Stahl, dah. keine Verletzungen! Keine Beinbehinderung! Keine Karosserie-Beschädigung! Einfachster Ein- u. Ausbau. Prosp. kostenl. Preis in Elfenbein-Ausführg. DM 29.50
G. RAAB, München 38, Dall'Armistr. 13





Sind **Hämorrhoiden** *heilbar!*
Auch in schweren Fällen bewährt sich Rusmasal (Salbe, Zäpfchen, Tee).
Darum **Rusmasal!**

Flechten **Offene Beine** *Ekzeme*
u. bei Geschwüren, Milchschorf, Hautjucken, Verbrennungen, Hautschäden u. alten schlecht heilenden Wunden die seit 25 Jahren wirksame **Rusch-Salbe.**
In allen Apotheken!



PÜNA
Batterie-Ladegerät
für 6 u. 12 Volt umschaltb.
Ausführung A: ca. 2 Amp. Ladeleistung . . DM 30.—
Ausführung B: ca. 3,5 Amp. Ladeleistung . . DM 40.—
einfacher Festeinbau im Wagen möglich. 2 Jahre Garantie. Lieferung durch den Fachhandel oder per Nachnahme vom Hersteller. Rückgaberecht innerhalb 14 Tagen.
KARL TIMMERBEIL, Gerätebau, EPT.-MILSPE/WESTF. · Gegründet 1856
Telefon Gevelsberg 2076 - Fernschr. 082294 90



Der Welt meistgekaufter Motor
Johnson
Außenborder für alle Wünsche
von 3-75 PS
Importeur:
ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF
Grafenberger Allee 325 · Ruf 663980

Anzeigenschluß Juni-Heft — **22. April** — *Belegen Sie bitte zeitig Ihr Feld*



der königliche Wasserschlauch



Die Produktion des britischen Kleinwagens „Frisky" mußte eingestellt werden, da das Unternehmen wegen Steuerschulden zwangsliquidiert wurde.

*

Die englischen Ford-Werke bauen in der Nähe von Liverpool ein Karosserie-Werk, das nach Fertigstellung eine Jahreskapazität von 200 000 Karosserien haben soll.

*

Tausend Personenwagen hatte das englische Schiff „Cape Sable" bei seiner Jungfernfahrt nach USA an Bord.

*

Alljährlich verleiht der Royal Automobile Club in London seine „Diamond Jubilee Trophy" für außergewöhnliche Beiträge auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrs. Im vergangenen Jahr wurde die Trophäe an Sir Vivian Fuchs für seinen Erfolg bei der Expedition zur Antarktis verliehen, der nur möglich war durch den Gebrauch besonderer mechanischer Transportmittel. Diese Trophäe wird an Einzelpersonen, eine Gruppe von Personen oder einer Vereinigung irgendeiner Nationalität verliehen. Für 1959 wurde die Trophäe noch nicht vergeben.

*

In Göttingen errichtete die Robert Bosch GmbH. ein neues Zweigwerk für 1000 Mitarbeiter.

*

Unter der Bezeichnung „Hercules 220 K" haben die Nürnberger Hercules-Werke ein neues Kleinkraftrad auf den Markt gebracht, in dem erstmals der 3,2-PS-Sachs-Motor mit Gebläsekühlung verwendet wird.

*

Der Deutsche Straßentag 1960 findet am 10. und 11. Mai in Trier statt.

*

15 Großgaragen mit Plätzen für 10 000 Wagen sollen im Laufe von fünf Jahren in den Geschäftsvierteln von Manhattan errichtet werden.

*

Ein Parkhochhaus der Purfina für 170 Autos wurde in Karlsruhe in Betrieb genommen.

*

Im vergangenen Jahre wurden auf der Welt insgesamt 977 Millionen Tonnen Rohöl gefördert.

*

Der Verkehrswacht-Kongreß, der alle fünf Jahre stattfindet, wird heuer in der Zeit vom 12. bis 14. Oktober in Berlin abgehalten.

*

Rund 140 000 Schätzungen führte die DAT im vergangenen Jahr durch. Der Wert der geschätzten Fahrzeuge betrug nach Angaben der Geschäftsführung über 300 Mill. DM.

*

Die derzeit tiefste Ölbohrung mit einer Gesamttiefe von 7729 Metern wurde wegen zu geringer Ausbeute aufgegeben.

*

Um die Verkehrsüberwachung zu erleichtern, erhielt die Verkehrspolizei in Leeds/England einige mit Funk ausgerüstete Sunbeam-Alpine-Sportwagen.

*

Den Einsatz von Kleinbussen in der Innenstadt plant Paris, um den Verkehr flüssiger zu gestalten.

*

Die Unterhaltung eines Autobahnkilometers in der Bundesrepublik kostet jährlich 13 900 DM. Für Bundesstraßen betragen die entsprechenden Kosten jährlich 4400 DM, für Landstraßen I. Ordnung 4000 DM und für Landstraßen II. Ordnung 2150 DM. Die Unterhaltung eines Kilometers Eisenbahnstrecke erfordert 9300 DM im Jahr.

*

Neu aufgelegt wurde die Continental-Broschüre „Praktischer Ratgeber für Reifenfragen", die eine übersichtliche und umfassende Unterlage über Reifen, Luftdruck und Wartungsdienst deutscher und ausländischer Fahrzeuge enthält.

*

Auf eine 50jährige Tradition im Vergaser- und Kraftstoffpumpenbau kann die Fa. Dr. Ing. A. Pierburg in Neuß am Rhein in diesem Jahr zurückblicken.

*

Der Moskvitch kommt jetzt auch in USA auf den Markt und ist um 65 Dollar billiger als der VW.

*

Nach zwanzig Jahren veranstaltet Argentinien Mitte des Jahres wieder eine Automobilausstellung.

WAGENPFLEGE leicht gemacht

Sind wir doch einmal ganz ehrlich: Während der vergangenen Wintermonate hat unser Fahrzeug viel gelitten und auch viel von seinem ehemaligen Glanz verloren. Schnee und Eis, Sand und Streusalze haben sich als die großen Feinde entpuppt. Zudem hat man in den Wintermonaten selten Gelegenheit, dem Wagen die nötige Pflege angedeihen zu lassen. Wenn nun aber der Frühling ins Land zieht, dann beginnt nicht nur bei den Hausfrauen der große und aufregende Frühjahrsputz in den Wohnungen, auch vielen Männern juckt es plötzlich in den Fingern, ihren Wagen wieder auf Hochglanz zu bringen. Die Zeit der großen Wagenwäsche hat begonnen. Nicht nur in den Gärten, vor der Haustüre auf den Straßen, auch an vielen Bächen sieht man meist am Wochenende ganze Kolonnen eifriger Männer beim Wagenwaschen, die sich dann auch gerne – wenn auch meist nur für die kleineren Arbeiten – von ihren Familienangehörigen helfen lassen. Wie wird gefummelt, gespritzt, poliert oder konserviert – das Ergebnis stundenlanger Arbeit ist dann ein strahlender Wagen, in dem zu fahren gleich wieder mehr Freude macht.



Nach der Devise „Mach es selbst" ist es heute nicht mehr schwer, sein Fahrzeug zu pflegen. Ein ganzer Industriezweig hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Wagenpflege auch für den Laien leicht zu machen. In großen Forschungslabors werden heute Pflegemittel entwickelt, die für die Fahrzeuge das beste und geeignetste darstellen. Ein Blick in die Zubehörläden und in die Tankstellen zeigt in aller Deutlichkeit, daß sehr viele Markenartikel angeboten werden, die nur dazu dienen, Auto, Roller oder Motorrad wieder ein gutes und schönes Aussehen zu geben.

Denken Sie bei der Wagenwäsche zuerst daran, daß Sie auf keinen Fall mit dem Wasser sparen dürfen. Richtig aufgeweicht muß der am Wagen haftende Schmutz werden und es ist immer noch besser, den Wagen einmal zuviel unter Wasser zu setzen als einmal zu wenig. Staub und Dreck sollen ja nicht vom Wagen weggerieben, sondern weggespült werden. Denn auf diese Weise können die Staubkörnchen

den Lack nicht zerkratzen. Und noch etwas: Der Strahl aus dem Wasserschlauch soll nie zu kräftig sein, denn ein Abspritzen in direktem Aufprall ist nicht gut. So – nach dieser Prozedur schaut das Fahrzeug schon etwas besser aus. Aber nach der Wäsche muß der ganze Wagen sofort abgeledert werden – je größer dabei das Leder ist, um so zügiger und leichter geht es – denn sonst bilden sich Wasserflecken, die nur schwer wegzubekommen sind. Denken Sie daran, daß Sie Ihren Wagen auch nicht in der Sonne trocknen, denn Wassertropfen wirken bei Sonnenschein wie Brenngläser, die dem Lack sehr schaden.

Mit dem Waschen und Abledern alleine ist es nicht getan. Nun sollte man mit der Lackpflege beginnen. Schon lange wußte man, daß dem Lack Nähr- und Schutzstoffe zugeführt werden müßten, um ein frühzeitiges Verwittern zu verhindern. Doch erst vor wenigen Jahren fand man die richtigen Hartwachs-Lackschutz-Pflegemittel, die dem Lack die zur Erhaltung notwendigen Nährstoffe zuführen, gleichzeitig aber auch das Fahrzeug mit einem hauchdünnen, glasharten und wasserabstoßenden Film überziehen. Bevor Sie mit der Arbeit der Lackpflege beginnen – keine Angst, Sie brauchen sich dabei nicht allzusehr anstrengen und ein bißchen Bewegung schadet ja auch nichts – sollten Sie zuerst prüfen, ob Sie den Lack konservieren, polieren oder reinigen müssen. Konserviert werden nur neue und neuwertige Lacke, wobei man den Konservierer mit einem weichen Lappen dünn und gleichmäßig aufträgt. Den sich bildenden grauweißen Belag wischt man dann mit einem weichen Tuch oder mit Watte ab. Die Behandlung älterer und mattgewordener Lacke nennt man Polieren. Dabei muß man die Autopolitur mit Watte in kreisförmigen Bewegungen auftragen. Zwar wird sich die Watte färben, aber hier handelt es sich um Schmutz und tote Farbpigmente, die unbedingt weg müssen. Anschließend nachpolieren mit frischer Watte und schon hat der Lack wieder ein neuwertiges Aussehen. Selbst wenn der Wagen schon sehr alt aussieht, Kratzer und Schrammen abbekommen hat, ist es noch nicht zu spät. Mit Hilfe des Lackreinigers kann man auch hier noch dem Fahrzeug ein schöneres Aussehen verschaffen.

Und noch ein Rat: Für die Frage, wann der Lack wieder konserviert werden muß, gibt es eine Faustregel. Solange das Wasser in Kugeltropfen auf dem Lack stehen bleibt, ist noch genügend Schutzfilm vorhanden. Fließt das Wasser aber flächig auseinander, dann wird es wieder Zeit, mit der Lackpflege zu beginnen.

Chrom-, Nickel- und Aluminiumteile fordern natürlich auch ihre Pflege. Dafür gibt es spezielle Chrom- und Nickelpflegemittel, die nicht nur Flug-, sondern auch tiefer sitzenden Rost entfernen.

Natürlich kann eine derartige Wagenpflege nicht innerhalb kürzester Zeit erledigt sein. Trotz aller Mittel nimmt sie schon ein paar Stunden Zeit in Anspruch. Aber es ist heute bestimmt keine Schwerstarbeit mehr. Im Gegenteil: Spielend leicht kann man seinem Fahrzeug wieder ein glänzendes Aussehen geben.

Für alle, deren Wagen aber nur leicht verstaubt ist, so daß sich eine Wagenwäsche noch nicht lohnt, werden nun auch Handmops angeboten. Sie sind alle mit einer Flüssigkeit getränkt, die den Schmutz aufsaugt. Aber Vorsicht, man soll diesen Mop nur dann verwenden, wenn der Wagen völlig trocken ist.

Bei allen Tankstellen wie auch bei den Kfz-Fachgeschäften wird man Ihnen beim Kauf von Pflegemitteln gerne beratend zur Seite stehen. Hier ist auch eine Auswahl von Markenartikeln so groß, daß Sie ohne Schwierigkeiten das richtige Mittel speziell für Ihr Fahrzeug finden werden.

Und nun: Recht viel Vergnügen beim großen Frühjahrsputz und gute Fahrt mit dem gepflegten Wagen. *H. Lechner*

KLEINANZEIGEN UND BEZUGSQUELLEN

ANKAUF

Rentner, arbeitsbeschränkt, mit kinderreicher Familie sucht für **Vertretertätigkeit** PKW günst. Preis. Angebote unter 301/6860 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Mercedes 190SL, nicht üb. 50000 km gg. bar z. kauf. ges. Farbe mögl. hellgr. Sailer, Memmingen, Weinmarkt

Barzahler sucht **Mercedes** 2-3/Sitzer **220S Cabrio.** Kann Unfall o. Maschinensch. haben. PKW wird f. Versuchszw. gebr. Angeb. unt. 301/6859 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlspl. 13

Barzahler kauft **BMW**-R25, R51, R12, **Horex** u. and. Typen. Blaimer, München 58, Bayuwarenstr. 17, T. 455858

VERKAUF

Dixi-Coupé Jahrg. 1923, neuwertig, mit vielen internat. Preisen sucht neuen Liebhaber. Nur ernstgemeinte Interessenten unt. 301/6831 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

DIXI-CABRIO BAUJ. 1929 GUT. ZUSTAND. HÖCHSTGEBOT Zuschr. unt. 301/6837 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

Tefifon-Batteriekofferradio-Super neu DM 400.- für DM 250.- zu verkaufen. L. DOMMEN, Hamm, Allee 67



PRISMENGLÄSER
Neue Modelle mit überragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- u. Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten
E. FROELICH · Kassel-Wilhelmshöhe 2

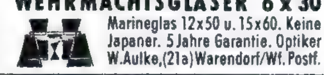
Ca. 400 FAHRZEUGE
Preisliste, jede Woche neu, erhalten Sie kostenlos. **Größtes Gebrauchtwagen-Angebot Deutschlands.** AUTO-VEILING · Wattenscheid · Ruhrschnellweg

Ihre Fotos zum **FOTO-GROSSLABOR LUCKER & CO., GUMMERSBACH, Postf. 312** sofort Versandbeutel anfordern

FALTGARAGEN
von GUGEL. Näheres siehe Seite 265



ORIGINAL KUCKUCKSUHREN
direkt aus d. Schwarzwald! Katalog gratis! KUCKUCK-VERSAND, (17b) SCHILTACH 17



WEHRMACHTSGLÄSER 6 x 30
Marineglas 12x50 u. 15x60. Keine Japaner. 5 Jahre Garantie. Optiker W. Aulke, (21a) Warendorf/Wf. Postf.

FARB-DIAS der ganzen Welt: Deutschland 600, Ausland 4000 versch. Katalog gratis Filmbureau »Niestadt« Hilversum/Holland

DE LUXE PRISMEN-FERNGLÄSER: 16 x 50 DM 250.- oder 20 x 60 DM 310.- Film-Kamera DM 168.- Tonbandgerät mit Mikrofon DM 275.- DR. HEINRICHS, AACHEN, Postfach (Importe)

Prismengläser noch nie so preiswert!
8x30 79.- 10x35 98.50 8x40 Lux. 145.- 12x42 126.50 8x40 Weitwinkel 239.50 Ansichtssendung bei Berufsangabe. Teilzahlung bis 12 Monate.
TEKA, WEIDEN/OPF., Bahnhofstr. 78

REIFEN auf TEILZAHLUNG
alle Fabrikate frachtfrei, 1/5 Anzahlung
BEIL (22b) Ludwigshafen-Rhgh. Dannstadterweg

UNTERRICHT

Fahrlehrer-Lehrgänge
Verkehrs-Fachschule
Bielefeld, August-Bebel-Str. 85
Dipl.-Ing. P. Borchert



Fahrlehrer-Fachschule Stuttgart
ROTEBÜHLSTRASSE 2, Ecke Königstraße
Prospekt auf Wunsch

FAHRLEHRER
durch Fernlehrgang. Näheres **ERSTE HESSISCHE FAHRLEHRERSCHULE, WIESBADEN · POSTFACH 949**

Private Kleinanzeigen je Druckzeile etwa 38 Buchstaben u. Ziffern **DM 11.–**

(Preisl. Nr. 14) f. ADAC-Mitgl. b. Angabe v. Mitgl. Nr. u. Gau. Nichtmitgl. DM 13.45. Chiffreang. zusätzl. 1 Druckzeile plus Chiffregebühr DM 1.50 Anzeigenbetrag bitte gleichzeitig auf Postscheck München 297 75 einzahlen, wenn Text an Anzeigenverwaltung geschickt wird.

Gewerbliche Kleinanzeigen u. Bezugsquellen je mm DM 7.75 (bis 25 mm Höhe 1-sp.; größ. Anzeigen nach Seitenteilen). Heft 6/Juni. Schluß: 22. April. Anzeigenverw. »ADAC-MOTORWELT«: VERLAG UND ANZEIGENVERWALTUNG CARL GABLER, MÜNCHEN 15, SONNENSTRASSE 29

BOOTSPORT

1 Außenbordmotor, Sachs 2 PS, kompl. m. Zubehör f. DM 190.- abzugeb. Angebote unt. 301/6845a an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Mercury 40 PS Elektrostarter mit Fernschaltaggregat, wenig gefahren zu verk. oder gegen 7-18 PS-Motor zu tauschen. WERNER SIEFERT, Bingen, Telefon 4736

Faltboote u. Dingis, Anzahlg. 1/5 Rest in 10 Monatsr. Gratisprosp. v. Fritz Berger, Abt. 26, Neumarkt/Opf.

Pionier Dingi 350 D m. Besegelung kpl. gut erh. günstig zu verk. Zuschr. unt. 301/6838 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

Schlauchboot Wiking Komet 58 m. a. Zub., W. Ski u. Johnson 18 PS, wen. gef. s. gut. Zust. f. DM 2700.- zu verk. Angeb. unt. 301/6847 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

WELLENREITER (Lepel-Wasserroller), ca. 30 k, Geschwind., Ilo-Motor 5,5 PS, elektrischer Starter, Neuwertig 1560.- DM, kaum gefahren, krankheitshalber für DM 900.- zu verkaufen Gg. GOTTWEISS, Hofheim/Ts., Haus am Steinberg

MOTORBOOT z. Wasserskilaufen f. d. Zeit von Mitte Juli-August 1960 zu leihen ges. Preisangebote m. Standort unt. 301/6830 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Außenbord-Boot, 4,10 x 1,50, Mahagoni, 4-sitz., bestgeeignet für Wasserski, m. neuw. Bootsanh. f. DM 2400.- z. verk. L. Guggemos, Stadtbergen/Augsburg, Pferseerstraße 35

MOTORBOOT
Sport- Luxus, schnell, einmalige Ausfhrg. alle Schikanen, 4/5 Plätze, 35 PS, Auß-Border elek.-Start. Lichtmasch., wenige Std. gel. m. Spez.-Hänger u. Finanzg.-erleichterg. abzugeb. Vincken Jr. Aachen, Karl-Marx-Allee 111, Ruf 36307

Evinrude 35 HP m. Fernschltg. Nr. 6 neuw. m. Garantie DM 2200.- verk. Müller, Regensburg, Thundorferstr. 4

Autoähnliches **Motorboot** mit 10 PS Einbaumotor zu verkaufen DM 700.- Näheres unt. 301/6836 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

Leichtmotorboot zerlegbar, in oder auf Auto transportabel, Mod. »Delphin« 110, 4,80 m lg. m. allem Zubehör incl. Evinrude-Motor 7,5 PS Baujahr 1957 Boot wurde sehr wenig gefahren. Preis incl. Motor DM 1500.- Zu besichtigen und zu erfragen DR. F. ZIERSCH, Wuppertal, R. Zierschstr. 9a

Schlauchboot-Jolle II v. Scheibert, Eschershausen, div. Zubehör & Evinrude Außenborder 10 PS beide kaum gebraucht 1000.- unt. Listenpreis f. 2500.- verk. Haux, Hohenlimburg/Westf. Stennertstr. 11, Tel. 2577

König-Motor 9 PS-Modell »1958« 2/3 Neupreis verkauft H. BECKER, Zeltingen/Mosel, Uferallee 63

MOTORBOOT Mahagoni 4,00/1,45. 4-sitzig m. DKW 3-6 Motor 45 km/h sehr gut erh. m. Plane u. Bootsanh. verk. EUGEN KRUMM (13b) Mindelheim

Motor-Yacht, 6,70 m lang, 120 PS, 2 Schlafplätze, WC, Liegeplatz Lübeck, neuwertig zu verkaufen. Angebote an TECHNOTON, Bonn, Hohenzollernstraße 12, Tel. 53718

Schönes **MOTORBOOT,** mit Einbaumotor in fahrbereitem Zustand, für DM 900.- zu verkaufen; Mchn. Telefon 533094 und unter 301/6845 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlsplatz 13

MOTORBOOT 4 sitz. 3.50 lang 1.40 breit Mahag. mit Ahorn, Außenbordm. 18 PS Evinrude 30 Betriebsst. in best. Zustand zu verk. KARL SCHWÄR, Au b. Freiburg

MOTOR-SCHLAUCHBOOTE
von GUGEL. Näheres siehe Seite 265

2 Sitzer **Sportboot** 350/140 ccm 18 PS König voll elektr. ausger. preiswert zu verk. HANS DERSEN, Bottrop, Horsterstraße 147

Motor-Yacht, 6m x 2,50m, 120 PS, Ia Zustand zum halben Neupreis für DM 9500.- zu verkaufen NESTLER Bonn, Stiftplatz

AUSSENBORDMOTORE
v. 1,5-80 PS/Johnson/Evinrude/Buccaneer/ Mercury/König. Teilzahlungsmöglichkeiten Booting, Ronsberg/Allgäu · Telefon 223



WEST BEND AUSSENBORDER
Mit vielen Vorteilen, besonders preiswert
Fragen Sie Ihre Bootswerft oder Fachhändler
Importeur:
AUGUST WIESE KÖLN 10 · Fach 67
TELEFON 215837

WOHNWAGEN

Gebrauchter **Wohnwagen** zu kaufen gesucht. HANS HERRAMHOF jr., Regensburg, Fuchsengang 4

Einen Gebraucht-**WOHNWAGEN** sucht W. NESTLE, SCHORNDORF/WÜRTT.

TABBERT IDEAL 3-Bett, fast neu, Gelegenheit 3400.- verk. GRAF, Tuttlingen, Gartenstraße 10

Gelegenheitskauf: Moderner, neuwert. Wohnwagen, MIKAFA, 4 Schlafplätze, salonmäßig ausgerüstet, preisgünstig z. verk. Zuschr. unt. 301/6828 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlspl. 13

Westfalia, 4 Pers. m. Kühlschrank, Heiz. zu verk. Besichtigung Nähe München. Zuschr. unt. 301/6832 an CARL GABLER WERBEGES. MBH., München 2, Karlspl. 13

Verk. meinen la Bluebird Cambrian **Pkw-Hänger** (4x2m) 4 Bett, Gas all. Schik. nur DM 3850.- Dehnke. Reutlingen, Hohbuch 20

DETHLEFFS-Globetrotter, Bauj. 59 völlig neuwertig mit allen Sondereinbauten (Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) Neuwert DM 13000.- verkauft günstig: HEINZ WOTTKE, Frankfurt/ Niederrad, Telefon: 673187 (ab 18 Uhr)

Westfalia-Anh. o. **Mikafa** Prominent, gebr., sucht gg. Kasse J. BEIER, Düsseld., Piwipp 125

WOHNWAGEN VERMIETET
R. Jäppelt, (17b) Gelsingen/Bd., Esso-Station

Wohnwagen vermietet ab 8.- bis 14.- DM pro Tag. PETER GEERTZ, Dortm.-Wickede, Tankstelle

Mod. **WOHNANHÄNGER** f. 4 Pers. vermietet HERRMANN, Hamburg-La. 1, Hattinger Stieg 16

Angestellter 25-30 Jh. gesucht f. ADAC Gaugeschäftsstelle Mittelrhein, Abt. Sport u. Verkehr. Bewerb. m. übl. Unterl. u. Gehaltsw. umgehend an: ADAC Gau Mittelrhein, Koblenz, Friedrich-Ebert-Ring 31

URLAUB

FÜR IHR KIND
KINDERHEIM LUGINSLAND TODTMOOS-WEG/Südschwarzw., 950 m · 2-14 Jahre · Tel. 170, Dr. med. Boedeker, Frau Dr. med. Boedeker-Dreher

BIBIONE PINEDA. Ihr Ferieneigenheim. Auskunft HERBERT AUER, Grundstücksverwertung, München 13, Nordendstraße 70, Ruf 332828

Wer kann für Ferienreise 21. 7. - 27. 8. 60 **Wohnwagen-Anhänger** f. Pkw m. Unterk. f. 2 Pers. vermieten? Gegenleistung gl. Zeit gut einger. Landh. m. sch. Fernblick landsch. sch. gel. Pkt. Siegerland. Dr. G. Schuppener, Rödgen-Obersdf. ü. Siegen/W., a. Pfarrwald

TIERMARKT



Zwerg- u. Kleinpudel
auch weiße, Stammbaum. Sämtl. Rasseh. liefert HUNDESPORTHAUS STOLZE, RASTATT (Bad.) Tel. 3080. Einm. Rückgaberecht.

VERSCHIEDENES

Vorbereitung zur Fahrlehrerprüfung
Lehrgangsbeginn 24. Juni 1960. Dauer fünf Monate. Unterricht: Freitagabend und samstags ganztägig. Gebühr DM 800.—. Die Anmeldungen laufen. Teilnehmerzahl begrenzt.
FAHRSCHULE AM RING
Nürnberg, Frauentorgraben 43/45 · Ruf 24425

Vertretung führender Auto-Elektr. Firma sucht **Teilhaber** mit wenig Kapital und guten Kundenkreis. Zuschr. unt. 301/6841 an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., München 2, Karlsplatz 13

Zu Beginn der Reisezeit ein schönes Ostergeschenk
Der ideale Leicht-Koffer DM 29,50



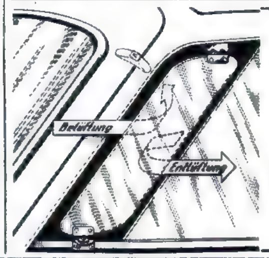
Echt Rindsleder, abwaschbar, 55 x 37 x 15 cm, beige oder braun, Nachnahme, Rückgaberecht
C. Schlink LEDERWAREN-VERSAND Gütersloh, Berliner Str. 12

Schwingtore für Garagen



Gebr. Achenbach GmbH.
Weidenau-Sieg Abt. 12

AUTOSUPER »SCHÖNBURG«
Mittel- und Langwelle 6/12 Volt umschaltb. 7 Kreise 5 Röhren + Selen. Ovallautsprecher, 3 Mittelwellen- u. 1 Langwellen-Stationstaste, **wahlw. einstellb.** DM 110.- FEMINA-VERS. GmbH., MÜNCHEN-OTTOBRUNN, Vers. unfr. per Nachn.



SCHWENKFENSTER
für BMW 600 - 700 und Isetta – Goggomobil mit Schiebe- und Kurbelfenster und Coupé-Lloyd mit Schiebefenster, DKW Junior, Maico 500, NSU Prinz
Erhältlich beim Fachhandel



KARL GOLLER KG., MÜNCHEN 19
Hirschgartenallee 25



Interessant
für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose **Weinatlas** im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält viel Wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern.
Schreiben Sie eine Karte an
BRUDER-BUCHNER, Passau-Grenze 16

HALLOO-WACH macht munter

AUS INDUSTRIE UND WIRTSCHAFT

Zur Erweiterung der Produktion wollen die Hildesheimer Blaupunkt-Werke in Salzgitter-Lichtenberg ein Zweigwerk errichten. Täglich werden bei Blaupunkt 3000 Radiogeräte, davon ein Drittel Autosuper, hergestellt. Der Export geht in 130 Länder.

*

Die millionste Renault-Dauphine rollte Mitte Februar, nur vier Jahre nach Beginn der Serienproduktion, von den Montagebändern des Renaultwerkes in Flins. Die im März 1956 begonnene Produktionsstatistik der Dauphine weist folgende Zahlen auf: März 1957: 100000, Dezember 1958: 500000 und Dezember 1959: 895827.

*

Von 4762 Fahrzeugen im Jahre 1957 auf 36134 im Jahre 1959 stieg der Export der Renault-Wagen in die Bundesrepublik.

*

Rolls-Royce produziert derzeit 50 Wagen in der Woche. In diesem Jahr werden nicht mehr als 2500 Wagen hergestellt.

*

Der 48000 t Turbinentanker „Esso Essen", fünfter einer Serie von Supertankern, lief am 26. Februar in Bremen vom Stapel und wird im August in Dienst gestellt.

*

Auf 4000 Volkswagen pro Tag will das Wolfsburger Werk im Laufe des Jahres die Produktion steigern.

*

Die 4. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung, die nach vierjähriger Pause vom 7. bis 11. September in Frankfurt stattfindet, wird sich hauptsächlich auf reine Zweiradfahrzeuge konzentrieren. Im einzelnen umfaßt das Ausstellungsprogramm Fahrräder, Mopeds, Fahrrad- und Motorradanhänger, Motorroller, Motorräder, mehrspurige Personen- und Lastenfahrzeuge, Seitenwagen, Fahrradhilfsmotoren, Einbaumotoren, Krankenfahrstühle (mot.), Fahrrad- und Motorradteile, elektrische Anlage, Bereifung und sonstige Ausstattung, Spezialbearbeitungsmaschinen, galvanotechnische Anlagen, Halbfabrikate, Betriebsstoffe, Fachpresse und -literatur, Spezialbekleidung und Ausrüstung sowie Zweirad-Campingbedarf.

*

Der 10000. Lloyd „Arabella" lief bereits Mitte Februar vom Band. Eine Produktionssteigerung von gegenwärtig 200 auf 250 Wagen pro Tag steht unmittelbar bevor.

*

Die Sitzverstellbarkeit in Längsrichtung bei den Mercedes-Modellen 220, 220 S und 220 SE wurde fast verdoppelt und beträgt jetzt 25 Zentimeter.

*

Das Continental-Werk Korbach in Nordhessen soll durch den Neubau von zwei Fabrikgebäuden erweitert werden. Hier soll dann Mitte 1961 die Fertigung von PKW-Reifen für Fahrzeuge bis 1200 ccm anlaufen.

*

Die Migrol will noch in diesem Jahr mit dem Bau eines mehrere Millionen Liter fassenden Tanklagers in Weil am Rhein beginnen.

*

Um 90 DM wurden die Preise des Vespa-Rollers 125 gesenkt. Die neuen Preise betragen nunmehr für die Normalausführung 1190,– DM und für die „De-Luxe" 1250,– DM.

*

In Sochaux lief Ende Februar der letzte Peugeot 203 vom Band. In zwölf Jahren baute Peugeot 686000 Wagen dieses Typs.

*

Die Mopedkennzeichen, die ab 1. März von den Versicherungsgesellschaften ausgegeben werden, sind diesmal weiß mit schwarzer Schrift.

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e. V., München 22, Königinstraße 9–11 a, Telefon-Sammel-Nummer 228631. – **Verlag:** ADAC-Verlags-GmbH., München 22, Königinstraße 9–11 a, Postscheckkonto: München 73665, Bankverbindung: Bayerische Staatsbank, München, Konto-Nummer 216031. Für den Inhalt verantwortlich: Willi Wieczorek, Heribert Lechner, München 22, Königinstraße 11 a. Telefon-Sammel-Nummer 228631 – **Anzeigenverwaltung:** Verlag und Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 15, Sonnenstraße 11, Telefon-Sammel-Nr. 558081, Fernschreiber 052/3662, Telegrammadresse: Gablerpress, Anzeigenannahme durch die Anzeigenverwaltung, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft mbH, Zentrale München 2, Karlsplatz 13, Telefon 557991 und durch alle fachgerechten Werbungsmittler, Anzeigentarif Nr. 14, Anzeigenleiter: Fritz Finohr. Auflage 530000 Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. **Gesamtherstellung:** Thiemigdruck, München.



Mit FINA in den Frühling

Die kalten, kurzen Tage sind vorbei . . . jetzt lockt die Sonne uns wieder hinaus . . . in den Frühling an die Bergstrasse oder nach Lugano, an den Bodensee oder gar die Riviera. Herrlich ist es, nach der Winterzeit zum ersten Mal wieder für eine grössere Fahrt hinterm Steuer zu sitzen! Die weite Welt steht von neuem offen . . .

Wohin Sie auch fahren - überall finden Sie die blau-roten FINA-Tankstellen, auch im Ausland. Aufmerksames Personal steht dort bereit, um Sie ebenso gut zu bedienen, wie Sie es von zu Hause gewohnt sind. Und die Qualität der FINA-Kraftstoffe und - Motorenöle . . . nun, die ist überall selbstverständlich!

WB 2021



Gute Fahrt – mit FINA im Tank